11e Année ø N° 514 50 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro :

LE TOUR DE FRANCE

AUX JEUX OLYMPIQUES

Le Suédois Lemming, bat le record du monde du lancement du javelot en le projetant à 54 mètres 72.

(Voir pages 74 et 75)

Publications Pierre LAFITTE et Cie, 90, avenue des Champs-Élysées et 9, avenue de l'Opéra.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

HERNIE

SEUL LE **BANDAGE CLAVERIE**

PNEUMATIQUE, IMPERMÉABLE ET SANS RESSORT

PROCURE UN SOULAGEMENT ***IMMÉDIAT*** *ET UNE CONTENTION* ***ABSOLUE***

BROCHURE FRANCO
A. CLAVERIE
234, Faubourg Saint-Martin, PARIS.

ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT
Flirt

HOTEL DE LA DENT D'HÉRENS
Mayens de Sion. Alt. 1300 m. Valais. Suisse. Ligne Simplon. Station Sion. Admirable séjour d'été. Maison de premier ordre. Demander prospectus.

La Semaine Comique,

— Quelle idée de vous faire faire votre portrait en chauffeur puisque vous n'avez pas de voiture ?

— Vous l'exposerez au Salon de l'automobile, l'an prochain : cette tenue me paraît beaucoup plus convenable.

Comment faire de son "chez soi" un sejour agreable ?

Le moyen en est rapide, économique et joli, il suffit de le décorer au "Matolin." Et cela, non seulement parce que les murs deviennent "de vrais tableaux par eux-mêmes," mais encore parce que cette peinture est parfaitement saine, excessivement résistante et absolument fixe.

Le
Matolin

est également le procédé le moins coûteux de décoration. Il est complètement exempt de l'odeur désagréable qu'on reproche aux autres peintures; il est plus artistique que le papier peint, on l'applique plus vite, et il coûte moins cher. Le "Matolin" s'étend avec une brosse plate et large, dite "queue de morue," ce qui réduit de beaucoup le prix de la main-d'œuvre; il devient très résistant et anéantit tous les microbes. Il est fabriqué en 74 nuances, depuis les tons foncés les plus riches, jusqu'aux teintes claires les plus délicates, le tout en deux qualités, pour intérieur et pour extérieur.

Tout décorateur pourra, à peu de frais et en un instant, métamorphoser vos murs recouverts de vieux papier peint en des murs très artistiques et très modernes.

Demandez à voir la série des frises artistiques, offertes à des prix avantageux.

Ecrire pour recevoir une coquette brochure donnant des vues en couleur de pièces décorées au 'Matolin,'des échantillons gratuits et cartes de nuances

R. Binds' Chedler, Fabricant
23, Cité Magenta, Paris.

La voiture de ville laplus agréable est le
Petit Landaulet
Vinot Deguingand
10/14 HP. 4 cyl.
29 Quai National Puteaux.

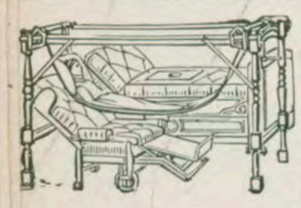
par Henriot.

— Le livret porte « Spartacus », un esclave, je crois...

— Mais c'est une erreur abominable! J'ai voulu faire la statue de « Sportocus », l'inventeur des sports.

PLAQUES
RADIO-
BROM
GUILLEMINOT
ULTRA-
RAPIDES

PARFUM
VIVITZ
LT·PIVER
PARIS
Essence. Savon. Poudre de Riz
Lotion, Sachets
ETC.



LIT MÉCANIQUE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

VACANCES !

POUR EN JOUIR
EXCURSIONNEZ AVEC UNE BICYCLETTE DE LA
GRANDE MARQUE NATIONALE
CLÉMENT
Catalogue illustré franco. CYCLES CLEMENT, Direction au Pré-St-Gervais, Seine

AUTOMOBILES
Administration & Ateliers
à St-Denis-sur-Seine
Delaunay-Belleville

Succursales { à BIARRITZ : 13, Avenue de Bayonne, *ouverte toute l'année.*
à NICE : 4, rue Meyerbeer, *ouverte du 1er Décembre au 31 Mai.*

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expedié franco par le* **LABORATOIRE**
1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.*** —

50 Ans de Succès **LINIMENT GÉNEAU**

Plus de FEU — Plus de TARES

Seul TOPIQUE remplaçant le ***FEU*** sans douleur ni chute du poil. Guérison rapide et sûre des ***Boiteries, Molettes***, Ecarts, ***Foulures***, Tessigons, Engorgements des jambes, ***Suros***, Eparvins, etc.

DÉPÔT : 165, Rue St-Honoré, Paris et dans les Princip. Pharmacies

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. **MEYRIGNAC**, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, **Paris.**

BANQUE AUTOMOBILE
47, Bould Haussmann, PARIS
TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT
DEMANDEZ FRANCO "GUIDE AUTO"

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

25 Juillet 1908 — N° 514
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

LE TOUR DE FRANCE. — LES LAURÉATS, PETIT-BRETON ET PASSERIEU, A METZ.

Ici, nous sommes en Allemagne. La seconde étape se termine chez nos voisins, à Metz. Et on ne peut s'imaginer l'enthousiasme que suscite la grandiose épreuve du Tour de France de l'autre côté du Rhin. La police elle-même acclame nos merveilleux routiers. Après l'arrivée, ils sont portés en triomphe par les Allemands qui viennent assister à la lutte de tous les points de la région. Petit-Breton, le vainqueur de l'étape (398 kilom. en 13 h. 12 m., à une moyenne de 30 kilom. 151), se repose sur le bras d'un agent, tandis que Passerieu, le second, vérifie sa bicyclette.

(Voir p. 68 et 69 et p. 72 et 73).

LE CIRCUIT AUX RECORDS

Par VICTOR BREYER

Quelques détails sur la grande course de vitesse italienne et sur le Circuit de Bologne, que les connaisseurs s'accordent à reconnaître comme devant voir battre tous les records de vitesse, en septembre prochain

L'ACCORD est, sur ce point, si unanime qu'on ne risque ni de faire montre de chauvinisme, ni de paraître manquer de modestie, en proclamant le Grand Prix de l'Automobile Club de France comme ayant été, cette année, la plus importante épreuve qu'ait vue le sport automobile. Aussi n'y a-t-il aucune exagération à dire que l'attention du monde entier s'est concentrée, les 6 et 7 juillet, sur la grande lutte sportive et industrielle dont les péripéties se sont déroulées sur le Circuit de Dieppe.

Immédiatement après ce grand événement, cependant, une autre course de vitesse s'impose à notre attention comme la plus importante figurant encore au calendrier de 1908. Il s'agit du Circuit de Bologne, sur lequel se disputeront, les 6 et 7 septembre, c'est-à-dire deux mois jour pour jour après la course française, deux épreuves, dont une, la Coupe Florio, a déjà conquis ses galons de classicisme. Cette course, qui sera courue en effet pour la troisième fois, acquiert une importance toute spéciale, du fait que son pays d'origine s'impose aujourd'hui comme le plus redoutable concurrent de la France sur le terrain de l'industrie nouvelle.

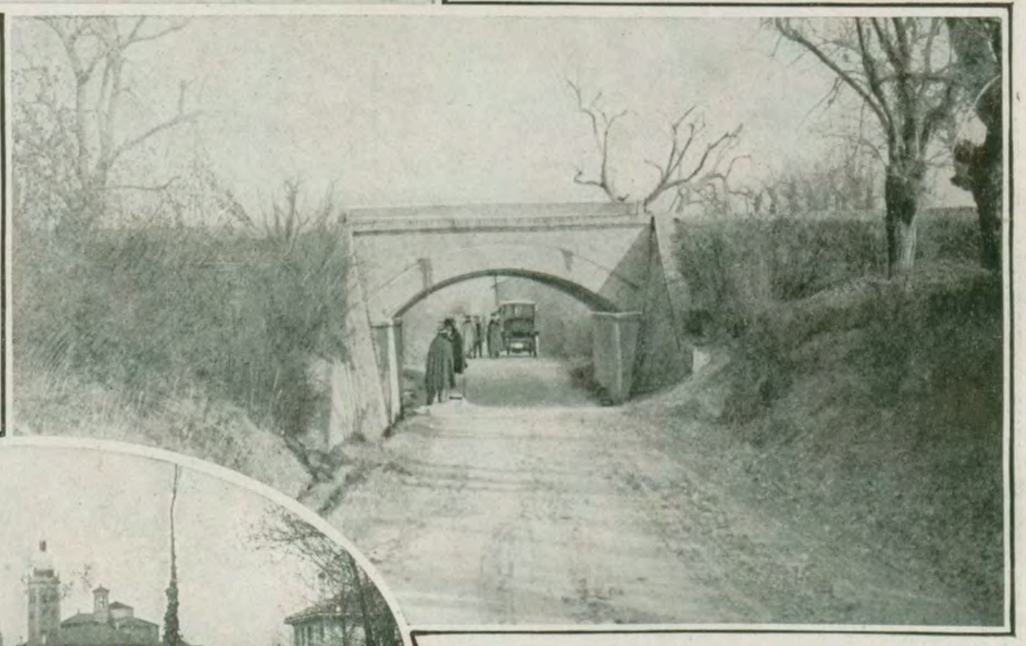
La Coupe Florio est une épreuve de pure vitesse, et ses règlements sont identiquement les mêmes que ceux qui ont été mis en vigueur pour la première fois à Dieppe, à la suite du vote unanime émis l'an dernier au Congrès d'Ostende, par les pouvoirs automobiles des différents pays. C'est-à-dire que les mêmes véhicules se retrouveront à Bologne, dans une sorte d'épreuve d'appel. Dès maintenant, cela va sans dire, toutes les marques italiennes sont des partantes certaines, et le seul fait qu'elles solliciteront, ainsi que les voitures françaises, une revanche, suffirait à donner à la course du 6 septembre un intérêt palpitant.

Due à la générosité du chevalier Florio, la coupe qui porte son nom a été donnée par lui à l'Automobile-Club d'Italie, qui a confié cette année le soin de l'organisation à l'Automobile-Club de Bologne, lequel va ainsi pouvoir faire ses preuves en matière d'organisation. Appelé à l'honneur, non-seulement d'agir comme son représentant à Paris, mais encore à collaborer aux travaux de l'A. C. B., je n'hésite pas à déclarer que ce coup d'essai sera un coup de maître. Telle est l'impression rapportée par moi de mes déplacements à Bologne, aussi bien que des excellentes relations établies là-bas avec le comité-organisateur, à la tête duquel j'ai vraiment plaisir à citer ce distingué sportsman qui s'appelle M. Grégorini-Bingham, président de l'A. C. de Bologne depuis sa fondation.

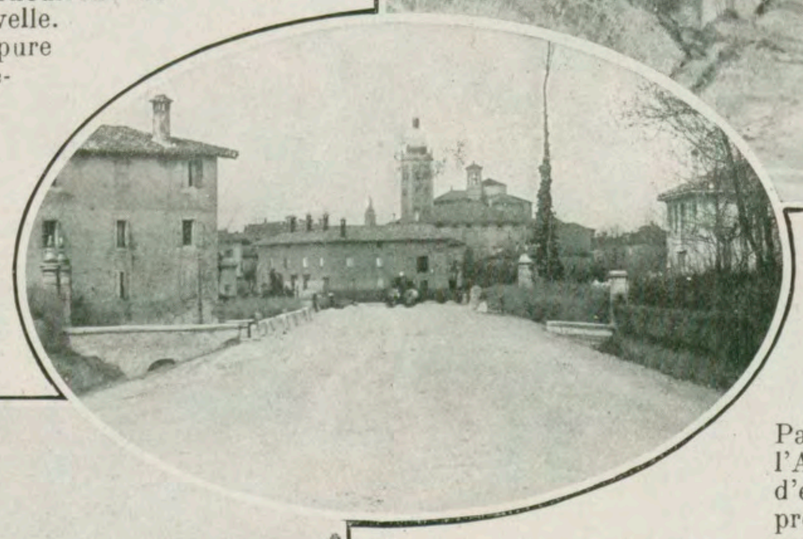
Aussi bien, et j'estime que c'est le sujet le plus intéressant pour ceux de nos fabricants et conducteurs qui se disposent à faire le déplacement, c'est surtout du Circuit italien lui-même que je désire dire aujourd'hui quelques mots. Situé à l'est de Bologne, il affecte la forme d'un quadrilatère irrégulier dont le côté le plus long est constitué par l'antique voie romaine dite « via Emilia », et reliant Bologne à Plaisance. Sur cette admirable route, large de plus de 12 mètres et au sol absolument parfait, les concurrents parcourront 19 kilom. 700 en ligne droite et sans la moindre déclivité de terrain.

Après ce magnifique terrain, si propice aux vitesses les plus folles, on atteint Castel-Franco, une des deux seules agglomérations du parcours. Mais cette grosse bourgade est traversée en ligne droite par une voie si large et si sûre qu'elle n'exigera pas le moindre ralentissement. Tournant ensuite à droite, la route s'infléchit vers le Nord. Peu après Castel-Franco, pour éviter un passage à niveau, il a été nécessaire de tracer un tronçon de route qui ira passer sous le pont d'un petit cours d'eau, lequel devra naturellement être détourné. C'est là un travail très

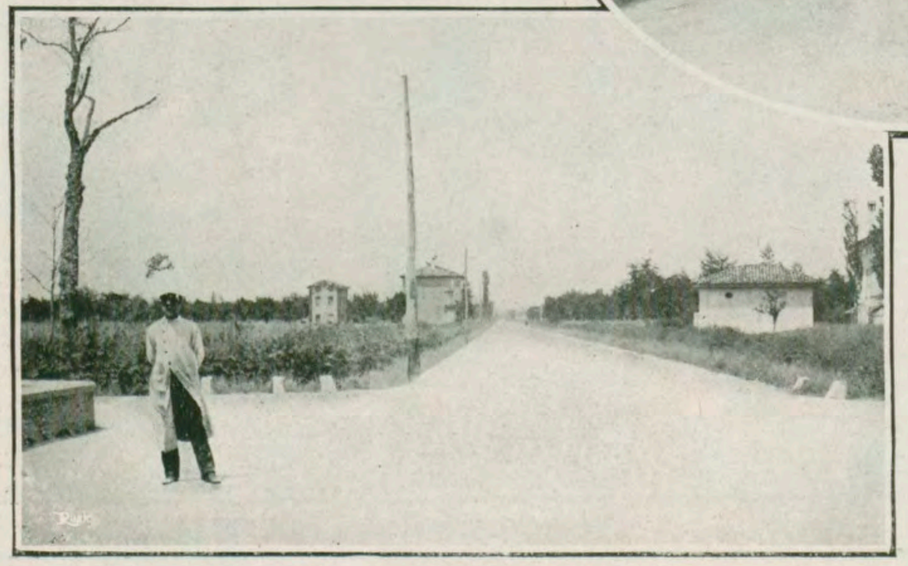
M. Ugo Grégorini-Bingham.
Président de l'A. C. de Bologne et grand organisateur de la course.



Un " dos d'âne " exagéré.
Bien que la route soit absolument plate, la crête de ce pont est si vive, qu'on croirait le sommet d'une colline. Ce défaut de la route sera naturellement rectifié.



La moins bonne partie.
600 mètres de voie étroite avec passage sous un pont, reliant les deux grandes routes du Circuit.

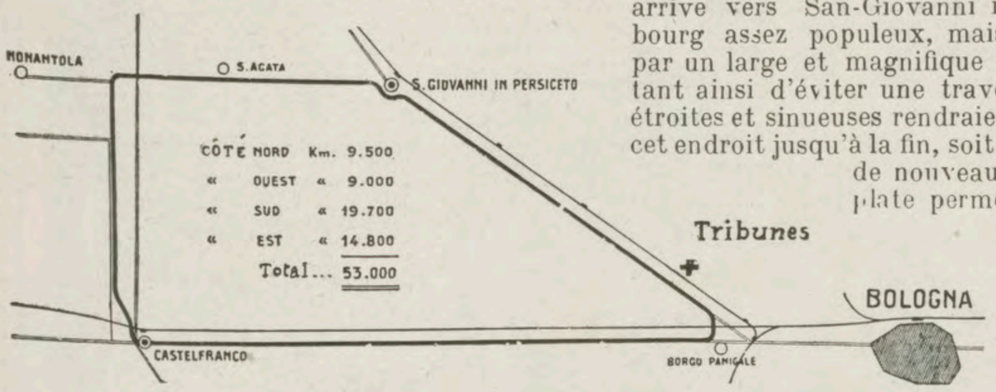


La " Via Emilia ".
19 kilom. 700 sans une courbe et sans une pente, sur lesquels on fera une débauche de vitesse.

San Giovanni in Persiceto.
Un large boulevard permet de contourner ce gros bourg, dont la traversée eût constitué un écueil sérieux.

remarquable, sans doute le plus important du circuit, et dont les plans font le plus grand honneur à M. Brunelli, l'excellent ingénieur du comité technique du club bolognais.

Rien à signaler ensuite jusqu'à l'endroit où la route, ayant obliqué de nouveau vers l'Est, arrive vers San-Giovanni in Persiceto, autre bourg assez populeux, mais qu'on contourne par un large et magnifique boulevard, permettant ainsi d'éviter une traversée que des rues étroites et sinueuses rendraient difficile. Puis, de cet endroit jusqu'à la fin, soit 14 kilom. 800, c'est, de nouveau la ligne droite et plate permettant la vitesse la plus fantastique, et qui vous ramène au point où seront situées les tribunes. Les spectateurs de celles-ci apercevront donc les voitures d'aussi loin que peut atteindre le regard.



Le tracé du Circuit de Bologne.

Parcours : 53 kilomètres. La Coupe Florio comportera 10 tours, soit 530 kilomètres.

Au résumé, je le répète, parcours magnifique et tel qu'on aurait beaucoup de peine à en trouver ailleurs. En effet, si le Circuit de Bologne offre deux ou trois passages médiocres et d'ailleurs extrêmement courts, il n'en est pas moins certain que les points caractéristiques de ses 53 kilomètres sont les suivants : routes larges et plates, et grandes lignes droites permettant toutes les vitesses. C'est d'ailleurs le parcours le plus rapide que j'aie jamais vu pour un circuit automobile, et j'estime qu'on y réalisera la vitesse moyenne la plus élevée qui ait jamais été enregistrée dans ce genre de course. Un des favoris éventuels de l'épreuve, le grand conducteur italien Nazzaro, qui l'a déjà essayé, estime qu'on y dépassera largement les 125 kilomètres à l'heure de moyenne. Dans ces conditions le record du monde se trouverait battu de loin, et c'est là une des raisons qui font que la grande course italienne doit offrir un intérêt tel que la *Vie au Grand Air*, se devait à elle-même de publier avant tout autre journal français les détails et les photographies tout à fait inédits qui précèdent.

Venant en pleine période des vacances, il est vraisemblable que le Circuit de Bologne constituera pour de nombreux chauffeurs français l'occasion d'un déplacement d'autant plus agréable que le sport et le tourisme y trouveraient à la fois leur compte. Située au centre de l'Italie du Nord et à proximité de villes aussi intéressantes, à titres divers, que Milan, Venise, Vérone et même Florence, Bologne peut constituer le but d'un voyage du plus haut attrait.

Nos compatriotes sont donc heureux de savoir que l'Automobile-Club s'est déjà occupé, en même temps qu'il soignait les détails d'organisation de la course proprement dite, d'assurer le séjour des visiteurs étrangers dans les meilleures conditions possibles. C'est ainsi que des arrangements ont déjà été pris par lesquels les hôtels de la ville seront tenus d'appliquer au moment de la course un tarif évidemment un peu plus élevé que d'habitude, mais néanmoins très raisonnable, basé sur la classe à laquelle ils appartiennent. Il ne faut pas oublier que Bologne est une grande ville de 150.000 habitants et offre, par conséquent, des resssources infiniment supérieures à celles qu'on peut trouver dans une ville d'importance secondaire, comme Brescia, qui organisa l'épreuve italienne en 1907, ou même Dieppe.

A tous points de vue, on le voit, le Circuit de Bologne s'annonce comme un événement automobile sensationnel. La bataille entre les industries italienne, allemande et française sera d'autant plus passionnante qu'après Dieppe, ce sera sans doute la seule occasion qui mettra leurs meilleurs champions aux prises.

Et le fait qu'on y réalisera probablement des vitesses qui battront tous les records du monde n'est pas pour diminuer son intérêt, au contraire.

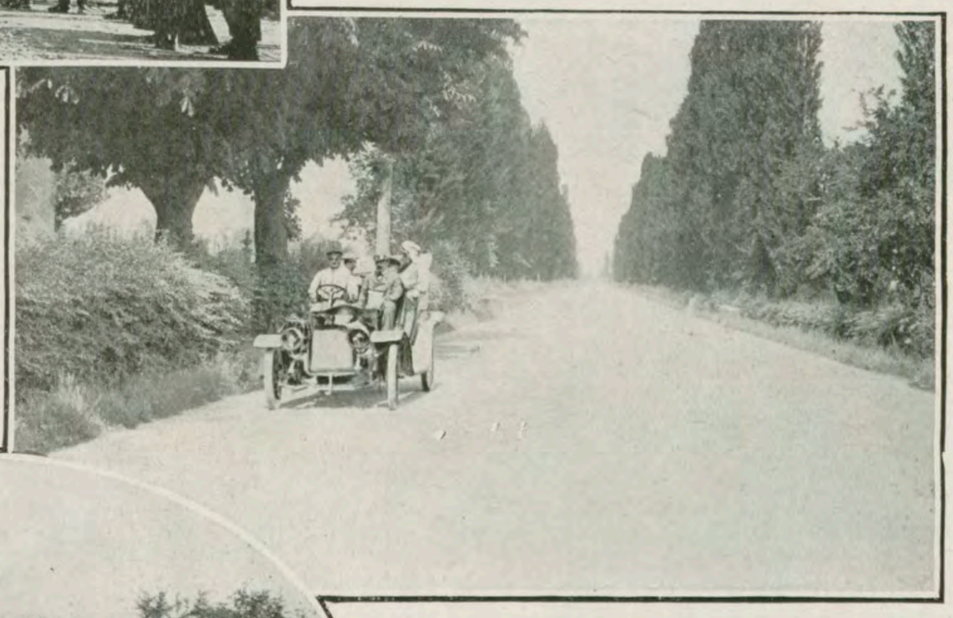
VICTOR BREYER.

Le Président et le Champion.

M. Grégorini accueillant Nazzaro à la porte de sa villa, après la visite du Circuit.

Castel-Franco.

Une des deux agglomérations du Circuit, mais la traversée en est absolument droite et très large.



La ligne d'arrivée.

Une vue de la ligne droite de 8 kilomètres qui passe devant les tribunes.

Où seront les tribunes.

La croix représente l'endroit où sera tracée la ligne de départ et d'arrivée. En face, seront édifiés les ravitaillements.

La collection unique de clichés du Grand Prix de l'A. C. F. pris par les onze photographes qui y représentaient la Vie au Grand Air, *s'élève à plus de huit cents, dont un petit nombre seulement ont pu être utilisés. Aussi, avons-nous décidé d'établir des pochettes de douze épreuves 13/18, que nous tenons à la disposition de nos lecteurs, au prix de 10 francs la pochette.* (Voir notre page de Bloc-Notes).

MON CARNET DE ROUTE

Par LUCIEN PETIT-BRETON

Petit-Breton ne se contente pas d'être un merveilleux routier, il est aussi — nos lecteurs s'en sont déjà aperçus — un excellent journaliste. Le coureur gentleman a bien voulu nous confier la publication de son carnet de route au cours du Tour de France, qu'il dispute en ce moment.

CERTES, ce n'est pas sans avoir mûrement réfléchi que j'ai accepté l'offre que me faisait la *Vie au Grand Air* d'insérer mon carnet de route au cours du Tour de France, que je dispute actuellement. Je vous avouerai que lorsque j'arrive à l'étape, ma première pensée n'est point d'en écrire le récit. Non, je préfère le repos salutaire... et le lendemain je reprends des forces pour le jour suivant. Mais ces messieurs se firent si pressants, prétendant que mes impressions intéresseraient leurs lecteurs, qui veulent bien m'encourager de leurs acclamations tout le long du parcours, que je ne voulus point faire la forte tête. Je me rendis avec plaisir à leurs raisons, trop heureux s'ils n'ont pas exagéré en me

L'arrivée à Metz.

Petit-Breton s'assure l'avantage par une demi-longueur sur Passerieu. Tous deux, sur bicyclettes Peugeot, ont couvert les 398 kilomètres de la seconde étape, Roubaix-Metz, en 13 h. 12 m.

En route vers l'hôtel !

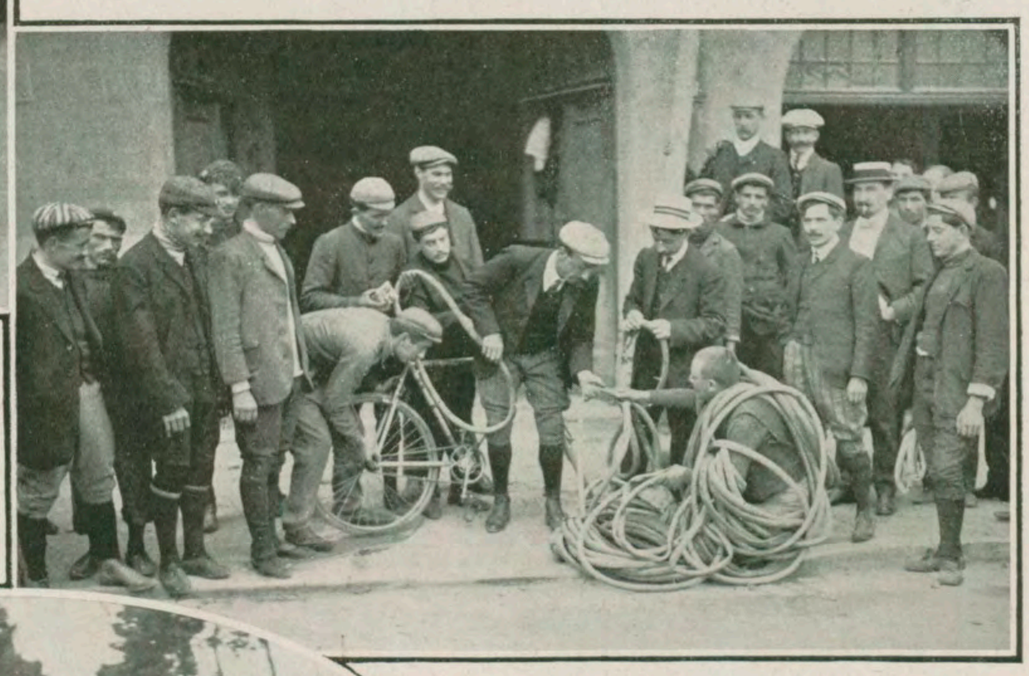
Petit-Breton et Passerieu, après leur arrivée à Metz, montent dans l'automobile des soigneurs, pour aller s'habiller en gentlemen.

disant que ces feuillets amuseraient leur clientèle. Ils sont écrits sans prétention, et je m'excuse dès maintenant s'ils sont parfois sans suite; mais songez qu'ils sont l'œuvre d'un homme qui accomplit ses 3 ou 400 kilomètres par jour toutes les quarante-huit heures. J'espère ardemment que je pourrai continuer ce carnet de route pendant tout le Tour de France et que la bûche malencontreuse ne m'arrêtera pas. Pourvu que dans le dernier numéro où il paraîtra, je voie ces seuls mots réconfortants scintiller au-dessous de mon nom :

LUCIEN PETIT-BRETON
Gagnant du Tour de France.

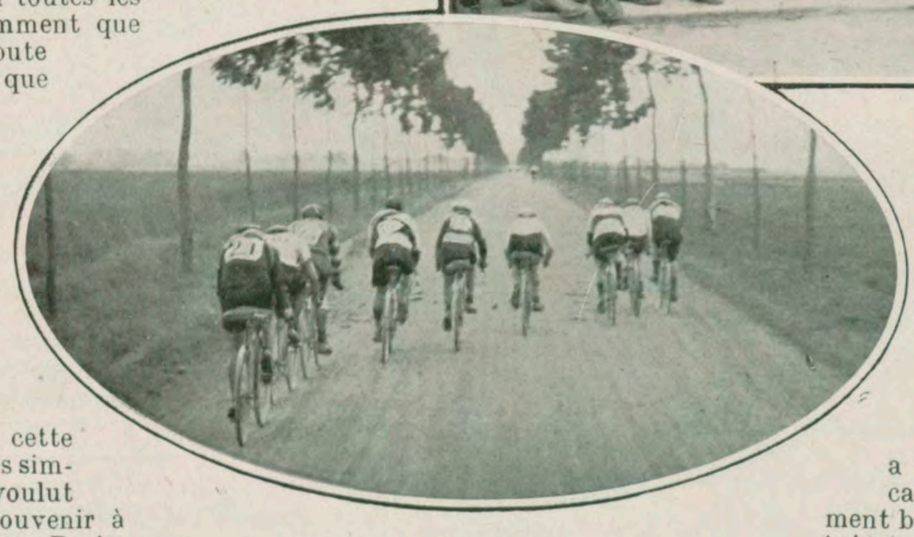
Soyez, en tout cas, convaincus que si vous ne les y lisez pas, ce ne sera pas de ma faute.

Mais reprenons les choses dès leur commencement. J'ai été heureux dans les premières étapes, et, pour cette raison, je n'ai pas d'histoire. Je puis simplement vous noter la guigne qui voulut bien se rappeler à mon mauvais souvenir à 8 kilomètres de l'arrivée, dans le parcours Paris-Roubaix. Là, alors que j'étais en tête seulement avec ce malheureux agricheur de Passerieu, une crevaison m'obligea de descendre. Je ne voulus point m'énerver, pensant que



La distribution des pneus.

Bourotte, à l'étape de Metz, réunit tous ses coureurs pour leur distribuer des boyaux.



Avant Lunéville.

Le deuxième peloton, dans lequel on remarque Fleury, Charpiot, Laurent, passe à 5 kilomètres avant Lunéville.

je pourrais toujours me retrouver avec mon camarade et adversaire. Je pris donc mon temps et reçus les encouragements de Faber et de Ganna qui me passèrent, tandis que je réparais. Je les acceptai, puis repartis. Au bout de quelques minutes l'un était rejoint, peu après l'autre était rattrapé. Il ne me manquait plus que Passerieu, mais il n'y fallait point songer, et j'arrivai à Roubaix alors qu'il venait d'y entrer en triomphateur.

Ma revanche, il voulut bien me l'accorder dans la seconde étape, Roubaix-Metz. Et avec ce parcours, grâce à nos démarrages, nous parvînmes à lâcher tous nos adversaires suffisamment pour faire un joli match de vitesse à l'arrivée. Salués par les acclamations des Allemands, qui sont vraiment sportifs, nous fîmes un emballage à l'instar des sprinters. J'eus la chance d'en sortir vainqueur, et ce n'est pas un mince honneur pour moi, car ce Passerieu est un grand coureur.

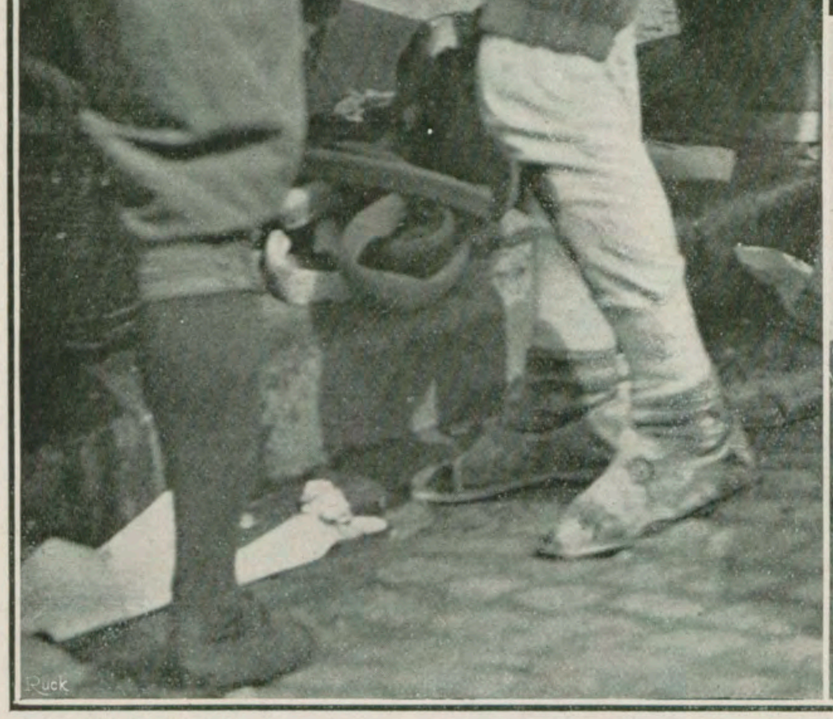
Ce pauvre garçon, qui marchait si bien et qui était pour moi un si charmant compagnon de route, a eu une guigne effroyable dans l'étape Metz-Belfort. Il a fait une chute qui l'a terriblement handicapé, et j'en suis désolé, car il marchait vraiment bien. Dès qu'il eut été éliminé, de cette façon injuste, du peloton de tête, j'eus à lutter avec mes camarades de chez Peugeot, Faber et Garrigou. Inutile de vous parler de Garrigou : vous connaissez sa valeur ; il me suffit de vous dire que dans le Ballon d'Alsace il fut merveilleux. Pour ne

La montée du Ballon d'Alsace.

Dans cette terrible montée, on remarque en avant le peloton de tête, composé de Garrigou, Van Houwaert et Lignon. Petit-Breton et Canepari les suivent à quelques mètres.

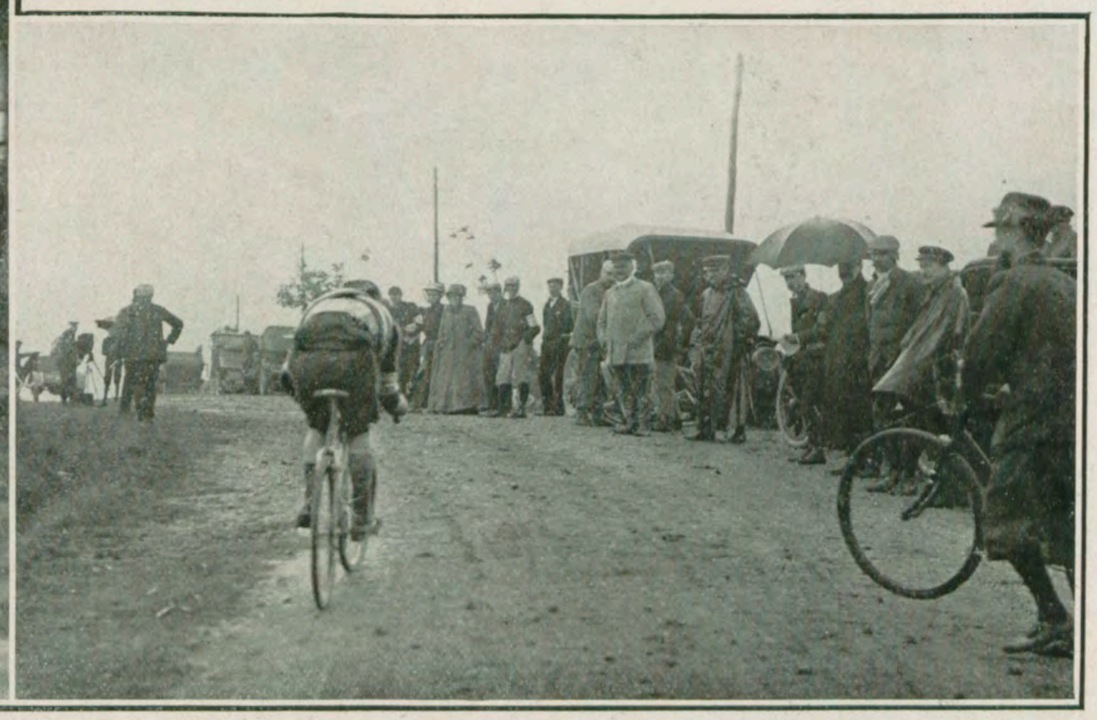
pas me fatiguer, je n'avais pas voulu lutter avec les leaders dès le début. Je suis resté à 30 mètres d'eux, avec Canepari. Puis, plus j'étais habitué à la côte, mieux je me trouvais, alors je me suis élancé à leur poursuite, avec mon compagnon, et nous les avons rejoints. Au bout de quelques kilomètres, Garrigou et moi restons seuls en présence. Quant au jeune Faber, lâché le premier au bas du Ballon, il finit troisième au sommet et premier à l'étape. Dans les derniers mètres, il a réussi à me prendre une demi-roue à Belfort, et je vous réponds que j'en mettais.

Dans Belfort-Lyon, j'avais bien peur. J'étais dans le premier peloton, lorsque mes deux pneumatiques crèvent à la sortie de Besançon. Coût : un quart d'heure de retard environ, malgré ma précipitation. Enfin, avant Lons-le-Saunier, je commence à apercevoir ce peloton si désiré. Depuis 27 kilomètres, je lui faisais la chasse. Je vais les atteindre, lorsque, brusquement, une nouvelle crevaison me retarde. Ah ! en ai-je proféré des injures ! Vite, je répare, puis me voilà reparti. A Bourg, je n'ai plus que trois minutes de retard. Nous ne sommes plus qu'à 62 kilomètres de Lyon, il faut que je rejoigne. J'avais confiance, lorsque me voilà par terre. Une chute imbécile m'arrête. Si les bûches s'en mêlent, maintenant ! Mais je suis déjà lancé à la poursuite des premiers, que je rejoins à Cercy. A l'emballage, Cornet cède le premier, puis, handicapé par les durs efforts que j'ai dû fournir, je me laisse dépasser par F. Faber, qui règle Garrigou, sur le poteau, et je termine à une longueur. LUCIEN PETIT-BRETON.



Petit-Breton au contrôle d'Epinal.

Petit-Breton se réconforte au contrôle d'Épinal, après avoir signé au contrôle. Il s'apprête à ne pas se laisser prendre la tête et à continuer sa marche triomphale.



Au sommet du Ballon d'Alsace.

Le jeune François Faber, qui a triomphé dans la troisième et la quatrième étape, arrive au sommet du Ballon d'Alsace. Il a accompli en 9 h. 13 s. les 259 kilom. de Metz-Belfort, battant Petit-Breton d'une demi-roue. (Bicyclette Peugeot.)

Pourquoi nous avons été battus sur le Circuit de Dieppe

Par H. PETIT

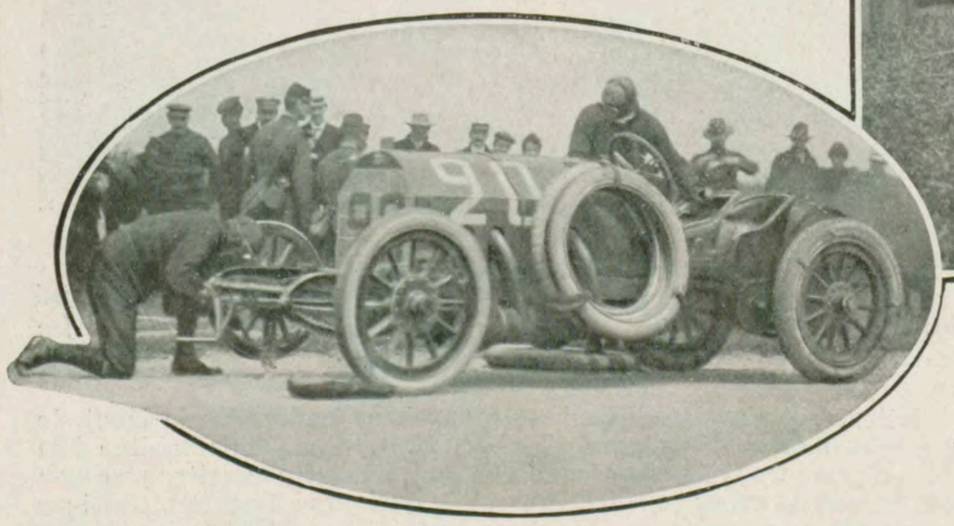
Les voitures françaises, trop puissantes, ont dévoré leurs bandages — La défaite est née du trop haut degré de perfection qu'ont atteint les moteurs — C'est ce que notre collaborateur cherche à établir — — —

MAINTENANT que les passions soulevées par la grande épreuve internationale automobile de 1908 commencent à se calmer, maintenant que nous avons reconnu de bonne grâce notre incontestable défaite, il semble qu'on puisse rechercher et examiner les causes de cette défaite, et discuter sans acrimonie les résultats acquis.

Au milieu de tant d'opinions diverses, émises pour expliquer notre échec, celle qui revenait le plus souvent est que le pneumatique nous a été hostile.

Le pneu, ce bouc-émissaire, si souvent accusé à tort, a été évidemment au-dessous de sa tâche.

On a prétendu, et avec quelque raison, semble-t-il, que sa qualité avait suivi la progression décroissante de son prix. Comme toujours, qu'il s'agisse de pneu ou de moutarde, on en a eu pour son argent. Nous n'allons pas,

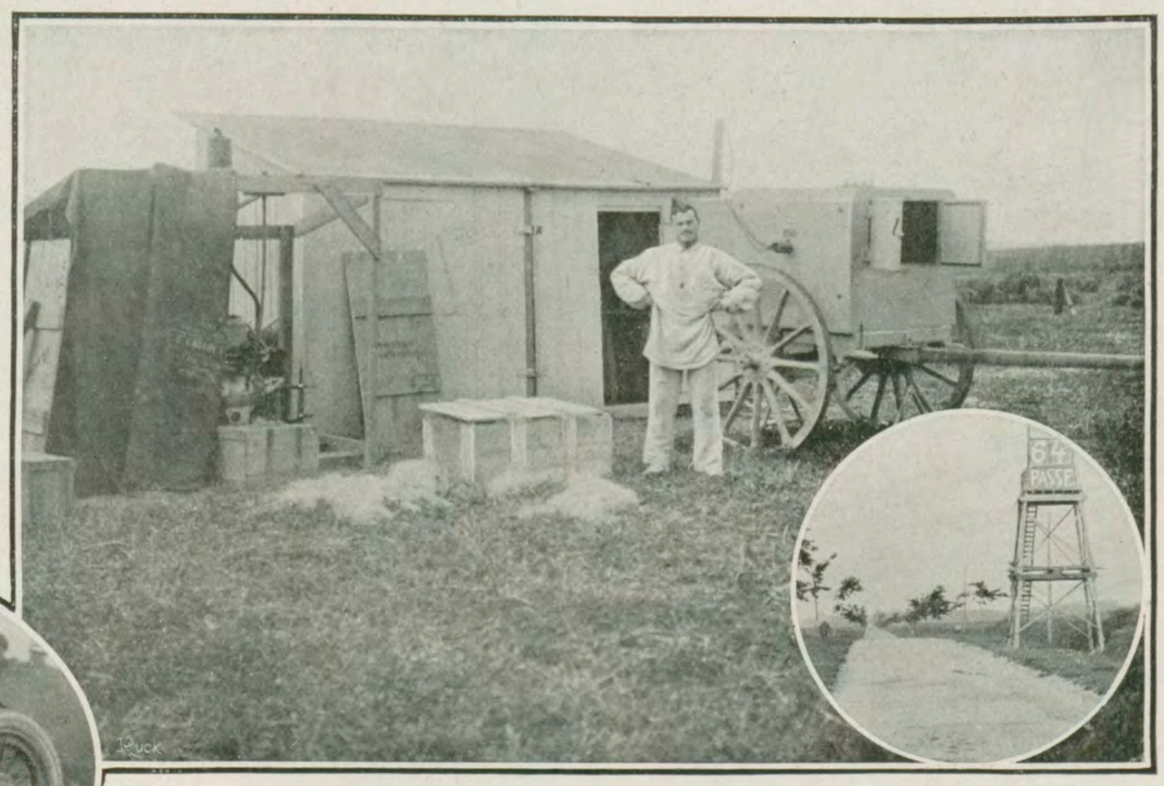


Pierron répare.

Pierron a subi la loi commune et a dû s'arrêter fréquemment pour réparer les crevaisons.

aujourd'hui, élucider cette question si délicate, mais simplement répondre à l'objection du gros bon sens que chacun a sur les lèvres, sans oser, par amour-propre national mal placé, la formuler nettement : Les vainqueurs avaient les mêmes pneus que les vaincus, donc, leurs chances étaient égales.

C'est entendu, les chances étaient bien égales : ceux qui ont su le mieux profiter de ces chances ont remporté la palme, et c'était justice.



Comment on était renseigné sur la marche des concurrents.

Le poste de télégraphie sans fil de Mouchy était relié aux tribunes, et sur un pylône, le long de la route d'Eu, on affichait les concurrents en vue.

Mais il serait souverainement injuste d'en déduire que les productions de l'industrie française étaient inférieures à celles de l'industrie allemande, en tant que voiture automobile. Bien que, *a priori*, cela puisse sembler un peu paradoxal, nous allons tenter d'établir qu'au contraire, c'est peut-être le trop grand effort vers la perfection des constructeurs français qui a amené leur défaite.

Les ingénieurs chargés d'établir les moteurs de la course ont tous cherché à tirer du règlement le meilleur parti possible, c'est-à-dire, en l'espèce, à construire un moteur de 155 d'alésage de la plus grande puissance possible. Ils croyaient, et tous pensaient comme eux avant la fatale journée du 7 juillet, que la voiture disposant de la plus grande puissance motrice avait pour elle toutes les chances de succès.

Orienté dans cette voie, l'effort devait être fécond, trop fécond, hélas !...

Certains moteurs, celui de Bayard-Clément, par exemple, atteignaient une puissance dépassant 140 chevaux. Le moteur de la voiture Mercédès était nettement plus faible, et la voiture de Lautenschlager a fait une moyenne supérieure à celle de Rigal.

Nous ne connaissons pas, à un bandage près, la consommation de pneus des deux champions. Cette consommation a varié du simple au triple, ou à peu près. Quelle est donc la cause de ce qu'on est convenu d'appeler la « déveine » des Français ?

L'effort à la jante

Nos lecteurs se souviennent peut-être des quelques notions de mécanique pratique que nous leur avons rappelées ici même. Elles vont nous permettre d'examiner ce qui se passe au point où la voiture prend contact avec le sol par ses roues motrices.

Admettons la puissance de 140 chevaux, pour le moteur, ce qui, avons-nous dit, est sensiblement la vérité pour les plus vites de nos voitures.

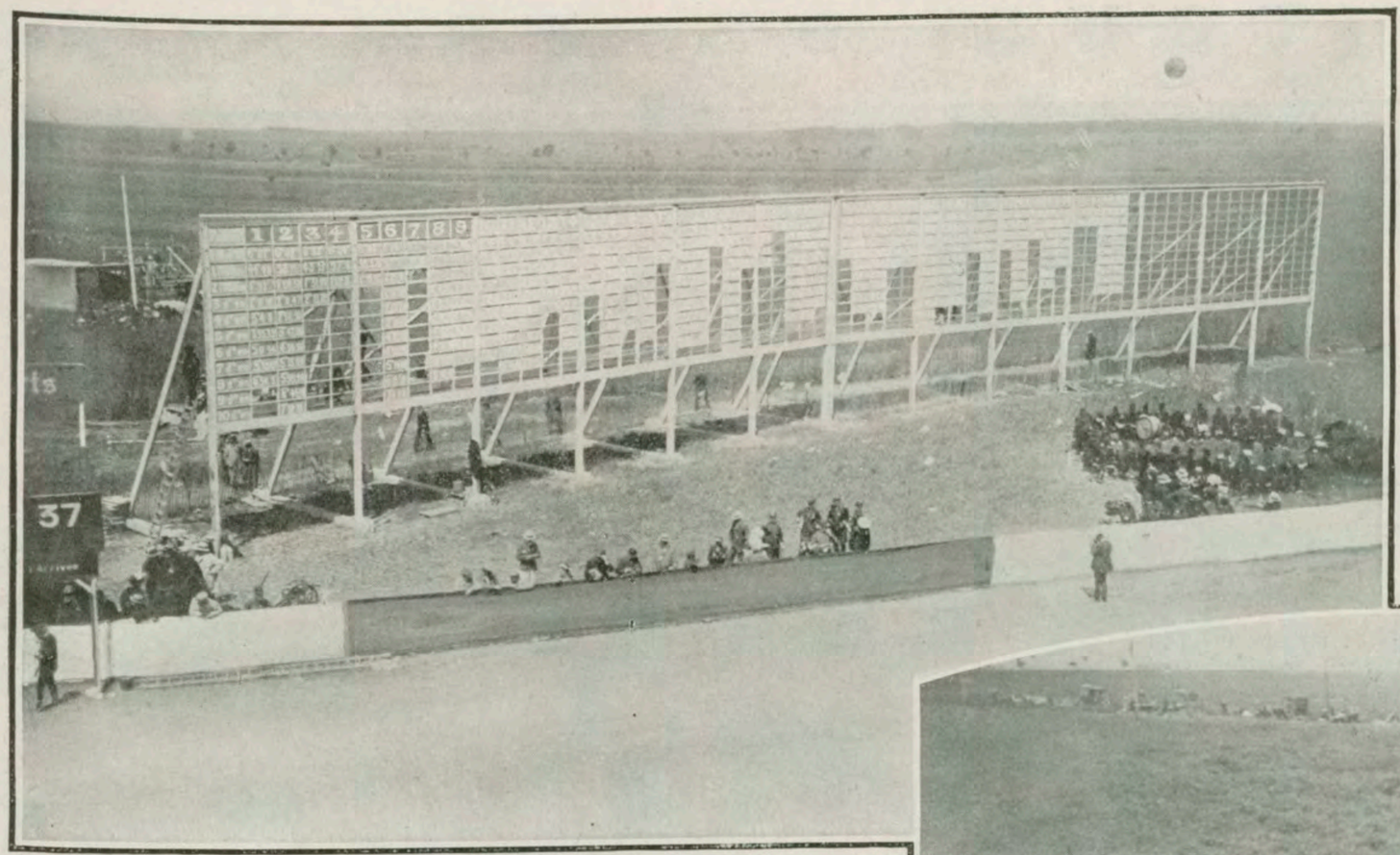
Cela veut dire que le travail disponible par seconde, sur l'arbre du moteur est de :

$75 \times 140 = 10.500$ kilogrammètres.

Le rendement mécanique de la voiture peut être pris égal à 0,8,

Le public au pont d'Ancourt.

Au pont d'Ancourt, le public privilégié était forcé de faire en quelque sorte de l'alpinisme pour assister de loin à la course, du haut du talus du chemin de fer, dans un des sites les plus pittoresques du Circuit.



Le tableau d'affichage.

Le tableau d'affichage était plutôt chargé et on ne sait qui était le plus à plaindre : ceux qui le tenaient à jour ou les malheureux journalistes qui étaient obligés de le consulter pour faire leurs calculs.

Les moindres détails de la transmission d'une voiture de course étant particulièrement soignés.

Le travail à la jante sera donc :

$$10.500 \times 0{,}8 = 8.400 \text{ kilogrammètres.}$$

Supposons maintenant que la voiture, gravissant une légère pente, ou luttant contre un fort vent debout (ce qui a bien souvent été le cas à Dieppe) utilise toute sa puissance pour marcher à une allure de 120 kilomètres à l'heure (allure relativement modérée d'ailleurs, la voiture que nous avons en vue faisant du 160 en palier).

La vitesse en mètres par seconde sera de 33 mètres. Or, nous savons que le travail d'une force est égal au produit de l'intensité de ladite force par le déplacement de son point d'application, déplacement mesuré sur la direction de la force.

La force qui fait progresser la voiture est la réaction du sol sur le pneu. Le point d'application est le point de contact du bandage avec le sol, point qui se déplace avec la vitesse même de la voiture. Si donc nous appliquons la formule connue :

$$\mathcal{E} = F\,l$$

au cas qui nous occupe, nous en tirons :

$$F = \frac{\mathcal{E}}{l} = \frac{8.400}{33} = 255 \text{ kilogrammes.}$$

Cette force se départage évidemment en deux moitiés, une par roue motrice. Chacun des pneus arrière est donc sollicité à glisser sur le sol par une force de 130 kilogrammes.

La force qui empêche le pneu de glisser, nous la connaissons bien, c'est l'adhérence, égale, comme on sait, au produit du poids supporté par la roue, par le coefficient de frottement du caoutchouc sur le sol :

$$A = P\,f$$

On ne connaît pas la répartition sur les deux trains, du poids des voitures de course. Supposons que l'arrière-train moteur supporte 600 kilogrammes, soit 300 kilogrammes par roue.

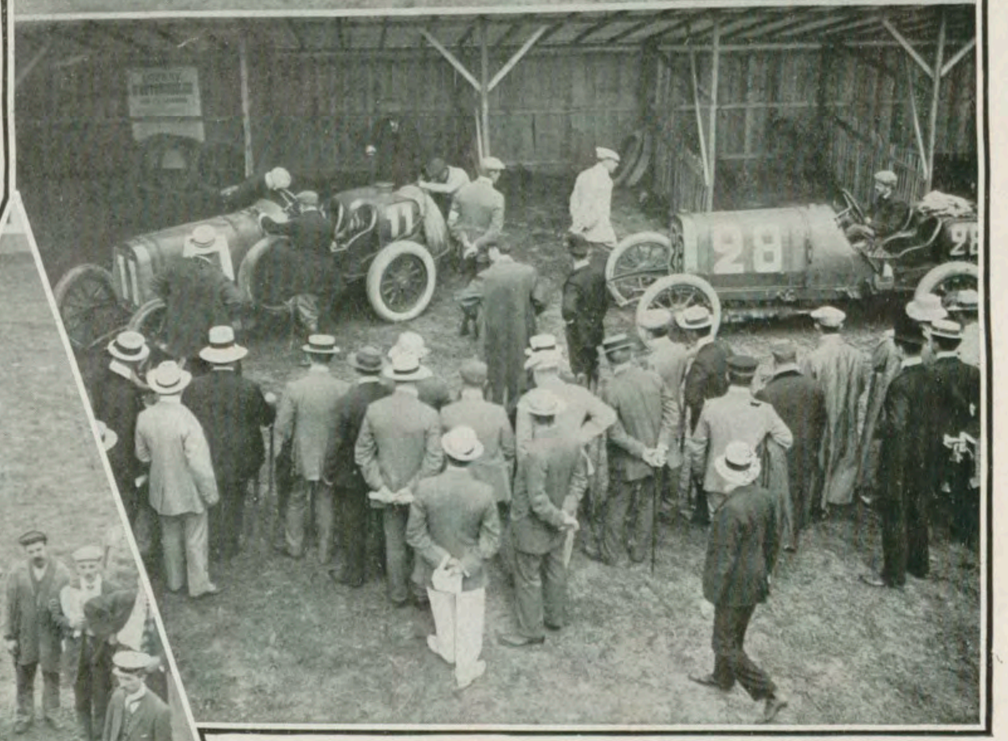
Le coefficient de frottement du caoutchouc sur le sol est, dans de bonnes conditions, égal à 0,6. L'adhérence aura donc pour valeur : $A = 300 \times 0{,}6 =$ 180 kilogrammes.

Elle sera donc d'assez peu supérieure à l'effort moteur de 130 kilogrammes, et, pour qu'elle lui devienne égale, il suffira que f prenne la valeur :

$$f = \frac{130}{300} = 0{,}45.$$

Thery se fait photographier.

Théry, le héros des Coupes Gordon-Bennett, favori du Grand Prix, n'a dû qu'à la malchance de ne pas triompher.



Avant le départ.

Rigal donne le dernier coup d'œil à sa voiture et Gabriel attend patiemment le moment du départ. Ils sont confiants en leurs voitures, dont ils connaissent la valeur.

Or, qu'il se présente sous la roue un caillou roulant, du sable, de la poussière même, f va diminuer, l'adhérence diminuera, et la roue va tourner folle, en grattant énergiquement la route.

Aussi, les coureurs semaient-ils sur leur passage des larges plaques de caoutchouc, et l'éclatement était la conclusion trop fréquente de cet état de choses.

Donc, puissance trop grande des moteurs pour le poids adhérent.

Il est permis de supposer que si un constructeur avait mis en ligne une voiture plus lourde, à l'arrière-main plus chargée, dirait un cavalier, cette voiture aurait usé, à vitesse égale, moins de pneus que ses voisines trop légères.

La constatation a d'ailleurs, je crois, été faite, et je me rappelle avoir lu quelque part le résultat d'une expérience faite avec une voiture de 1.000 kilos, à vide, puis chargée d'une surcharge de 200 kilos à l'arrière : la consommation des pneus a été toute en faveur de la dernière épreuve.

Nos constructeurs ont donc mis en ligne des moteurs trop puissants... pour les pneus que nous possédons actuellement. Ils ont payé chèrement cette erreur, qu'on ne saurait raisonnablement leur reprocher.

Mais on a malheureusement tendance à tirer de l'événement fâcheux de 1908 la conclusion trop simpliste et archi-fausse qui mettrait la production automobile française à un rang subalterne.

Un facteur sinon nouveau, du moins prenant une importance insoupçonnée, vient donc de faire son apparition dans les courses de vitesse : le pneu. Le 160 à l'heure est une vitesse critique pour le pneu, en l'an de revers 1908. Espérons en l'avenir, et ayons foi en lui, en nous rappelant que le 120 à l'heure fut longtemps une vitesse critique pour l'acier des châssis, et que maintenant on se joue de ces difficultés, autrefois réputées insolubles.

H. Petit.

LE TOUR DE FRANCE

Petit-Breton et Passerieu à Metz.
A l'arrivée à Metz, Petit-Breton, qui vient de triompher, veut boire, mais le second, Passerieu, s'empare de sa bouteille.

Petit-Breton passe devant le monument Pottier.
Au sommet du Ballon d'Alsace a été élevé un monument à la mémoire du malheureux Pottier, le roi des côtes. Son digne rival, Petit-Breton, après la pénible escalade, passe devant, se préparant à la descente foudroyante en roue libre.

Un bain peu agréable.
Dupont, après avoir dérapé, est tombé dans une mare de purin. Il s'en retire dans un triste état, à la joie des spectateurs.

L'ÉTAPE METZ-BELFORT

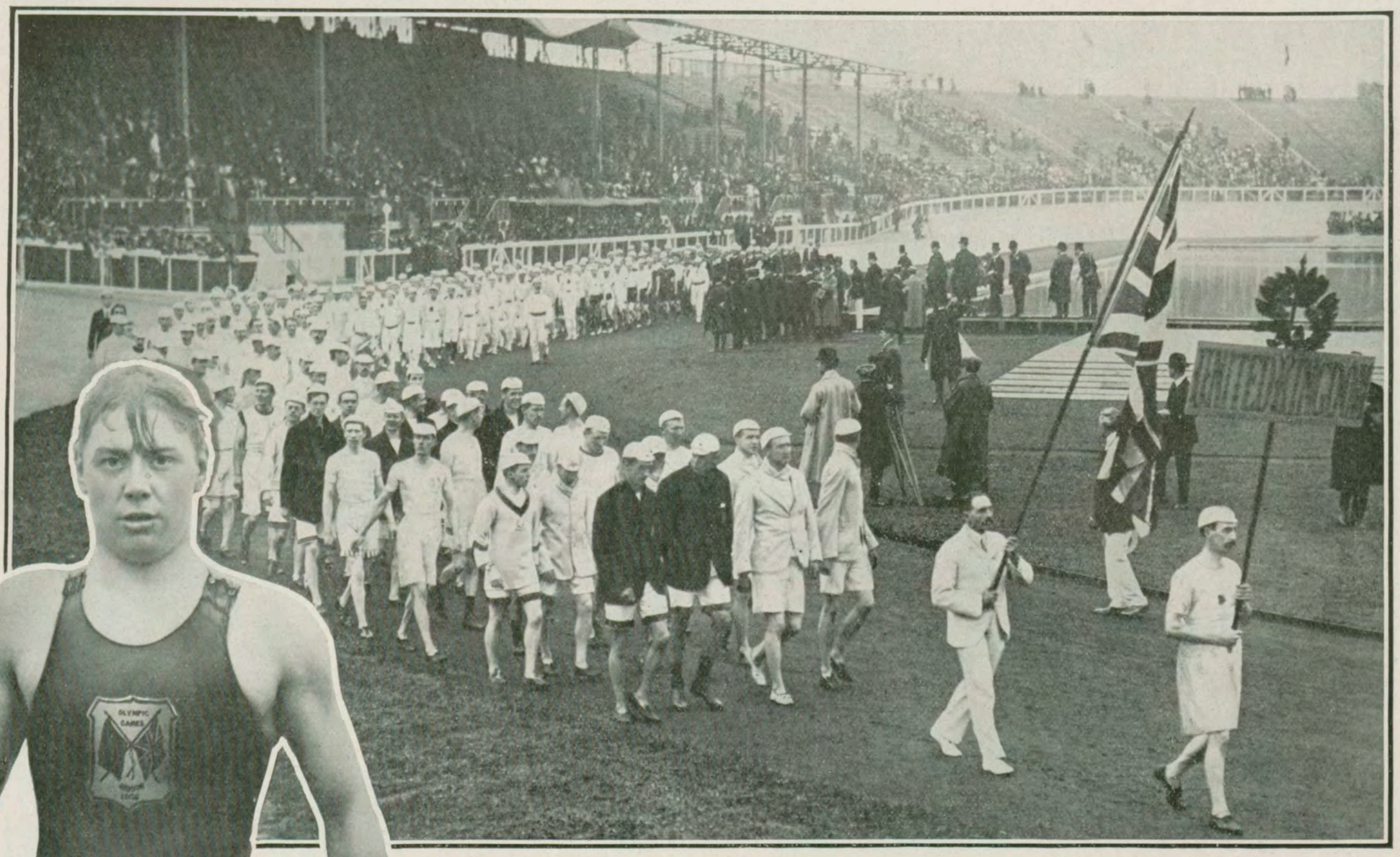
Après la chute de Passerieu.
Tandis que Dupont se lave, pour s'enlever le purin dont il est enduit, M. Desgranges examine la bicyclette de Passerieu, qui vient de tomber à cet endroit.

Petit-Breton au contrôle d'Épinal.
En arrivant au contrôle d'Épinal, Petit-Breton, sans descendre de sa Peugeot, s'empresse de se réconforter.

LES JEUX OLYMPIQUES

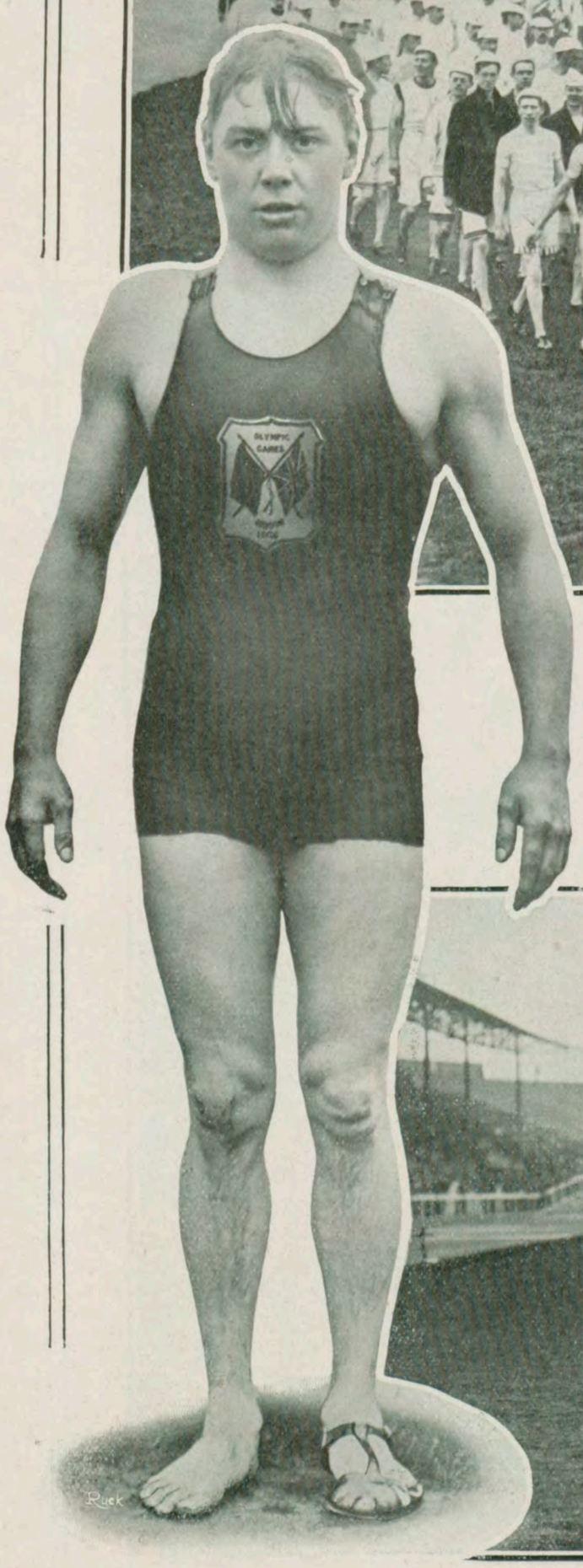
Par L. DE FLEURAC

Un Stade immense ✍ Plus de deux mille concurrents ✍ 300.000 francs recueillis pour que les athlètes gardent un bon souvenir de Londres ✍ Les Français font ce qu'ils peuvent ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍



Le défilé des concurrents.

Les deux mille concurrents engagés dans les Jeux olympiques défilent autour du Stade rangés par nation et passent devant la tribune royale, où préside Edouard VII.



Batterby.

Un des meilleurs nageurs amateurs d'Angleterre.

L'arrivée du 1.500 mètres.

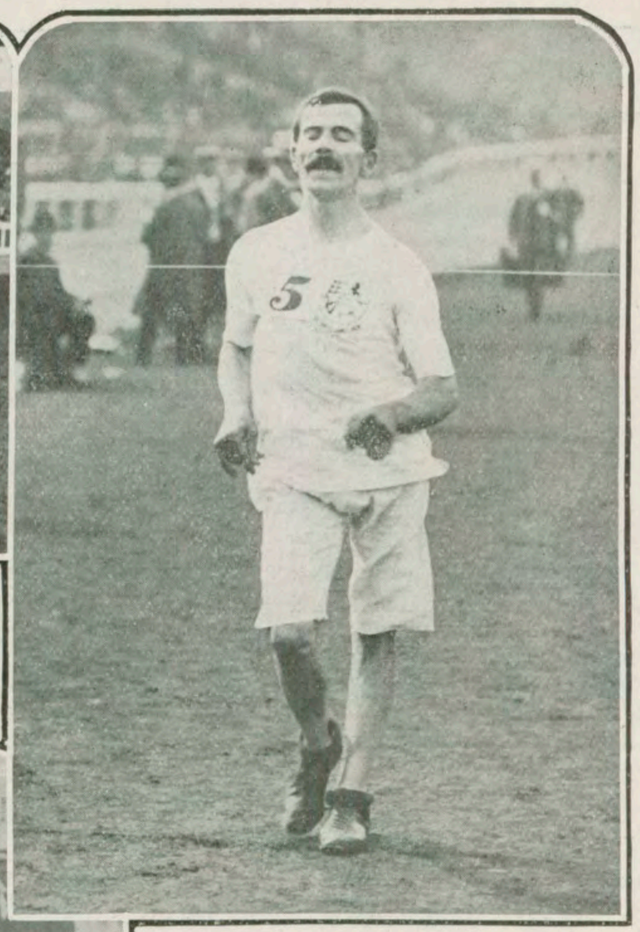
Sheppard (Etats-Unis), en 4 m. 23 s., parvient à triompher de Wilson (Angleterre), par un mètre.

J'ai vu Athènes et son Stade de marbre blanc, mais, tout bien pesé, je crois qu'il est impossible, au point de vue industriel, de faire mieux que l'immense bâtisse en fer et ciment que les Anglais ont élevée, tout là-bas, dans l'ouest de leur cité, sur le bord de l'Exposition franco-britannique. Le Parc des Princes, bien que d'aspect et de dimensions respectables, aurait l'air gêné si l'on pouvait le transporter à côté de ce Stade. Sur le papier on doit voir très bien de toutes les places, et théoriquement cela est vrai ; mais combien cela est faux pratiquement ! Voici pourquoi les jeux comprenant de multiples épreuves et le temps à leur consacrer étant plutôt limité, on a dû bourrer les programmes, ce qui oblige le spectateur bénévole à fixer en même temps l'œil gauche sur des cyclistes qui tournent, le droit sur des pédestrians qui en font autant, et à maudire le ciel qui ne lui a pas donné d'autres yeux pour admirer en même temps les dames gymnastes danoises, les nageurs, etc., etc., qui font de la pelouse de ce Stadium, une succursale athlétique de Barnum.

Cela dit, il faut convenir, bien franchement, que jamais on n'avait réussi à attirer autant d'athlètes sur un seul point du globe. Les journaux anglais appellent le Stade la Tour de Babel, et ils n'ont pas tort, car on y entend parler en même temps, sinon toutes les langues du globe, du moins bon nombre des plus importantes, par des gens de tout poil et de toutes couleurs, les extrêmes étant vers le brun l'Indien Longboat, et vers le blond pâle comme la lune, le

M. Rodocanachi.
Ce Français a remporté le championnat de pistolet.

Le 3.500 mètres marche.
Les deux premières places sont revenues aux Anglais Larner et Webb.



Larner.
L'Anglais Larner a battu le record des 16 kilomètres marche en 1 h. 15 m. 57 s. 2/5.

Flanagan.
Flanagan (Etats-Unis) a battu le record du monde du lancement du marteau, en le projetant à 51 m. 92 c.

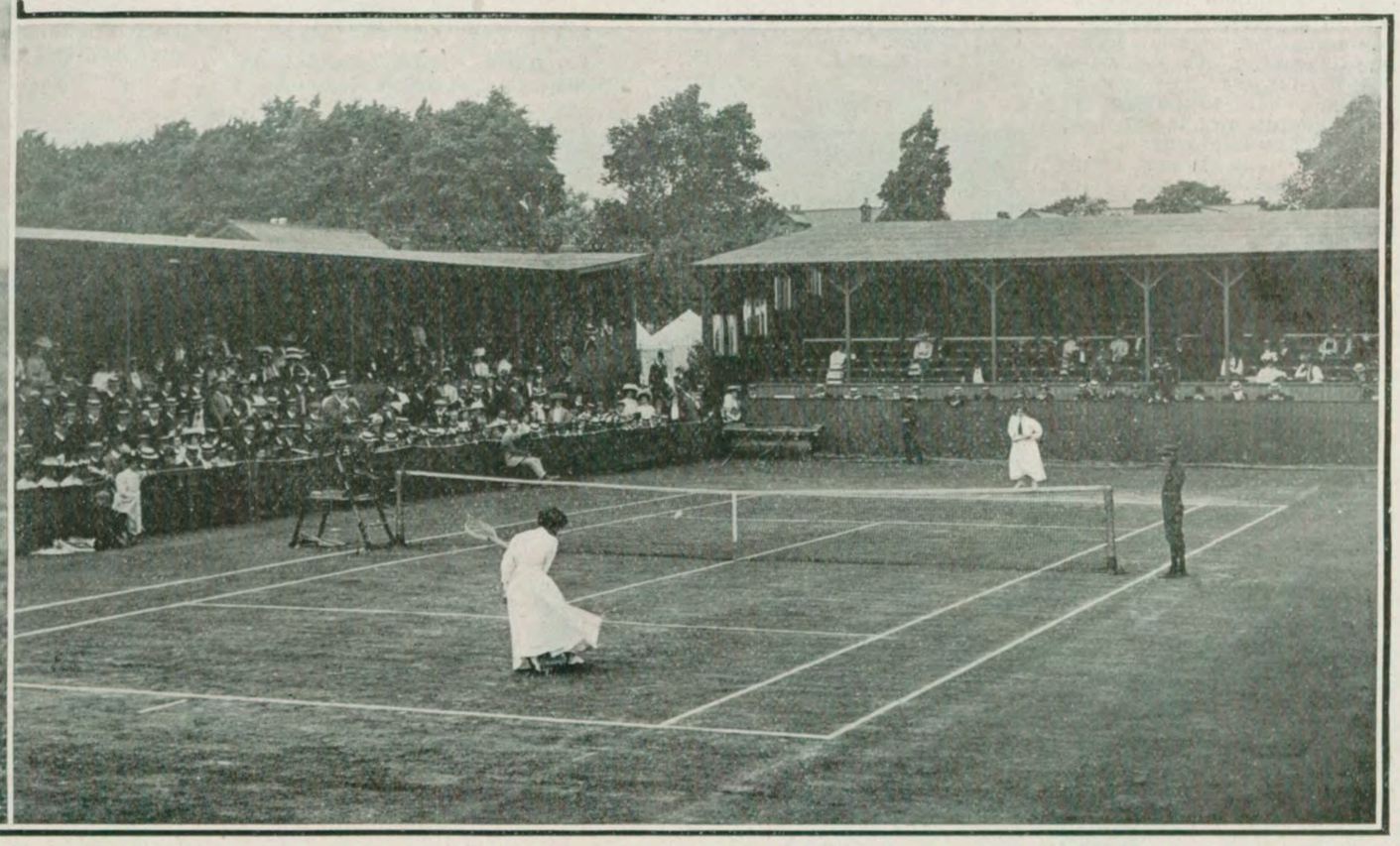
courir, sauter ou nager et finalement à leur distribuer des prix qui, suivant les pays, étaient plus ou moins artistiques.

En Angleterre, pays pratique, on a trouvé une autre conception de la chose. Elle est originale, et elle n'a pas manqué d'être fort appréciée. Un journal ayant eu l'idée de demander 250.000 fr., « pour divertir les athlètes, on lui en a fourni 300.000 », et il dut crier assez. On ne verra jamais cela en France !

L. DE FLEURAC.

Suédois Stanberg. Jusqu'ici on avait cru qu'organiser des jeux olympiques consistait simplement à réunir des athlètes, et à les faire

Ritchie.
Vainqueur du Championnat simple de tennis et second du Championnat doubles messieurs.



La finale du single dames.
C'est à Wimbledon que se disputaient les épreuves de tennis. Dans la finale du single dames Mme Lambert Chambers, champion de Grande-Bretagne, a battu Miss Boothby (Angleterre), par 6-1, 7-5.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Delagrange, à Milan, vérifie, avant le départ pour une expérience, le bon ordre de son appareil, avec lequel il continue à s'attribuer de nouveaux records.

RETOUR DE DIEPPE

On doit bien penser qu'après la magistrale tripotée que nous venions de recevoir, je ne suis pas rentré de Dieppe l'esprit en repos. Et, tandis que la délicieuse 20-chevaux Sautter-Harlé qui nous y avait menés et qui m'avait permis de suivre tout le long du Circuit la marche triomphante des vainqueurs, me menait à bonne allure, rapide, souple et silencieuse comme une électrique, le long de la vallée de la Bresle, menée de main de maître par notre ami Gerard, je pensais à ce que serait le Grand Prix de 1909.

Je pensais que ce qui importait avant tout, c'est qu'on sût au plus tôt sous quel règlement on courrait. Plus vite on le saura, mieux ce sera. On le saurait demain que ce serait parfait, aujourd'hui mieux encore. C'est qu'une des supériorités des marques étrangères, c'est de s'être présentées au départ avec des instruments essayés depuis longtemps et dans tous leurs points. C'est qu'un détail minime en apparence peut avoir une importance énorme, le jour de la bataille.

A ce propos, il n'est pas trop tard pour revenir sur la mort de Cissac. Après une enquête faite à la suite de l'accident et de documents communiqués, nous pouvons donner une version claire et conforme aux photographies publiées. Après le passage d'un ponceau, l'enveloppe arrière gauche quitta la jante, le conducteur fit une embardée, la roue avant gauche heurta un arbre par son moyeu, le choc la mit en travers, et la jante bois supportant la frette, la jante fer et le bandage, fut lancée dans la prairie.

La voiture piqua du nez, fit un énorme trou en terre; l'arrière passa à l'avant et la voiture retomba une vingtaine de mètres plus loin, après avoir coupé un second arbre. Dans la chute, la roue droite arrière se brisa. C'est celle que l'on voit à droite de l'essieu arrière dans la situation de la voiture non culbutée. Les roues elles-mêmes furent donc brisées et les jantes amovibles ne quittèrent pas leur frette.

On voit donc que la fatalité seule est coupable.

Il n'est plus temps de discuter: contentons-nous de regretter les malheureux Cissac et Schaub.

MARCEL VIOLLETTE.

CYCLISME

Cavalcade cycliste sur bicyclettes fleuries, organisée à Tours. Le plus âgé de ces jeunes champions n'avait que 10 ans, le plus jeune, 4 ans.

UNE SÉRIE MOUVEMENTÉE

L'AUTRE jour, au cours des séries du Grand Prix de l'U. V. F., un incident curieux se produisit.

Ellegaard, Hedspath et Carapezzi devaient se rencontrer. Au premier départ, Hedspath crève. Ellegaard et Carapezzi s'arrêtent et décident d'attendre qu'il ait réparé pour repartir. Nouveau départ : tout va bien, le dernier tour est commencé, lorsque le pneumatique d'Ellegaard crève. Hedspath se relève, mais, finissant sur sa lancée, il passe le poteau d'arrivée. Le voilà donc vainqueur, sinon de façon sportive, tout au moins de manière légale. Battre Ellegaard n'est-il pas le sort le plus beau, le plus digne d'envie pour le coureur nègre qui, avec Major Taylor, n'a de commun que la couleur. Fier de ce résultat, qu'il pourra inscrire sur ses cartes de visite et sur ses affiches dans ses déplacements, Hedspath ne voulait point en démordre. Il ne consentit à recourir qu'à une condition : Carapezzi ne participerait pas à la fête, de cette façon aucune combinaison ne s'établirait. Ellegaard faire une combinaison dans la crainte d'être battu par Hedspath, c'est du dernier comique! Enfin, on accepte et on repart. Hedspath a un accident au moment de l'emballage.

Il demande à recommencer, Ellegaard ne s'y oppose pas, mais les officiels, jugeant que les plaisanteries les plus courtes sont les plus amusantes, adoptent ce classement: 1. Ellegaard, 2. Hedspath, 3. Carapezzi.

Est-ce bien juste? Je ne le crois pas, et gageons que si Ellegaard était tombé, l'ordre des choses aurait été changé.

J. M.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 12 au 17 juillet.

AUTOMOBILE

Lundi 6 juillet.

Grand Prix de l'A. C. F. — Voiturettes : 1. Guyot (Delage), 462 kilomètres, en 5 h. 45 m 4/5; 2. Naudin (Sizaire et Naudin); 3. Goux (Lion; 4. Boillot (Lion); 5. Thomas (Delage).

Mardi 7 juillet.

Grand Prix de l'A. C. F. — Voitures : 1. Lautenschlager (Mercédès), 770 kilomètres, en 6 h. 55 m. 43 s. 4/5; 2. Hémery (Benz); 3. Hanriot (Benz); 4. Rigal (Bayard-Clément); 5. W. Poegge (Mercédès).

HIPPISME

Dimanche 12 juillet.

Maisons-Laffitte. — *Prix du Président de la République* (100.000 francs, 2.500 mètres) : 1. Sea Sick, à M. W.-K. Vanderbilt (Bellhouse); 2. Grill Room; 3. Biniou. (9 partants)

L'HUILE OMNIA

Nous ne saurions trop insister sur le succès remporté par l'Huile Omnia aux Grands Prix de l'A. C. F. Dans les deux épreuves, celle des voitures et celle des voiturettes, les vainqueurs, Lautenschlager et Guyot, et les vainqueurs des Coupes de Régularité, les Benz d'une part, les Delage de l'autre, utilisaient l'Huile Omnia.

LA POCHETTE DU CIRCUIT

Nos lecteurs savent qu'aux Grands Prix de l'A. C. F., la *Vie au Grand Air* avait envoyé onze photographes, placés à 7 kilomètres les uns des autres, tout autour du Circuit. Ils nous ont rapporté plus de 800 clichés. Nous n'avons pu en publier qu'une infime partie, bien entendu, mais notre collection est absolument incomparable.

Nous avons pensé être agréables à nos lecteurs en leur permettant de conserver des épreuves de ces documents pour la plupart inédits, Dans ce but, nous avons créé

LA POCHETTE DU CIRCUIT

Contenant une douzaine de 13/18, au prix de 10 francs. Il suffit de nous écrire en nous envoyant un mandat et en nous disant quelles vues sont préférées, quelles marques, quels coureurs, quels incidents ou accidents, quels virages, quelles villes, qu'il s'agisse du Grand Prix des voiturettes ou du Grand Prix de l'A. C. F.

Les envois seront faits dans la semaine qui suivra la demande.

ATHLÉTISME

Marcel Delarbre, président de la S. A. M., lançant le disque à 35 mètres, le jour de la réunion du Grand Prix, à la Société de Montrouge.

WILLIE LEWIS A NEW-YORK

DÈS son retour à New-York, notre ami Willie Lewis est remonté sur le ring. L'homme qui lui était opposé, Harry Lewis, est un des meilleurs poids moyens américains : sur 91 combats, il n'a subi que 6 défaites.

La rencontre se disputait en six reprises de trois minutes, ce qui ne suffit pas pour un homme de la valeur de Willie Lewis. Aussi dans les premiers rounds, long à se mettre en train, Willie encaissa-t-il quelques mauvais coups. Mais, avec la puissance et le sang-froid que nous lui connaissons, il se ressaisissait vite et menait la danse. Dans le sixième round, de l'avis de tous les journaux et de tous les sportsmen new-yorkais, Harry Lewis flottait visiblement, et ce n'est qu'en recourant à toute son énergie qu'il réussissait à se maintenir debout jusqu'au « times » final. Malgré cela, l'arbitre donnait sa décision en faveur d'Harry Lewis.

Le lendemain, les journaux de New-York admiraient la performance de Willie Lewis. J'en ai deux sous les yeux, l'un porte en titre : « Willie Lewis grabs victory in the finish » (Willie Lewis arrache la victoire sur la fin), l'autre « Willie appear to have a bit the better of his rival in sixth round ». (Willie semble avoir le meilleur de peu au sixième round.)

C'est pourquoi je ne comprends pas très bien comment le correspondant new-yorkais d'un journal sportif parisien a vu le combat. Il raconte que Willie Lewis est tombé trois fois au cours du match et que son infériorité était manifeste. Qui trompe-t-on?

JACQUES MORTANE.

HIPPISME

R. Sievier, directeur du Winning-Post et propriétaire du fameux cheval Sceptre, arrêté, sur une accusation de chantage, aux courses de Sandown.

LA DOUMA DES COURSES

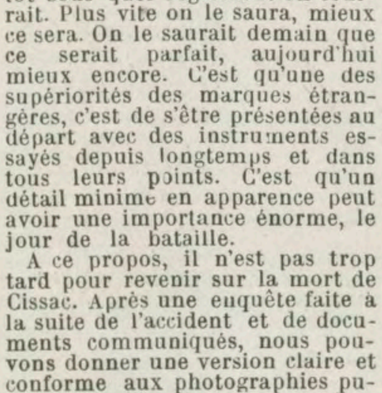
LORSQUE nos amis les Russes ont senti passer le souffle de la liberté, leur première préoccupation a été de doter leur régime autocratique de toutes les apparences démocratiques. Ce peuple, qui était accoutumé à l'obéissance passive depuis des siècles, s'est cru libre du jour où il a pu nommer des députés, et surtout du jour où il lui a été permis de lire, à travers les réticences des journaux, que ses députés passaient leur temps à s'attraper et à discourir. « On se croirait en République », pensaient ces braves moujicks. Ils commencent probablement à se rendre compte que la création d'une institution ne suffit pas à changer du jour au lendemain la face des choses; nous ne sommes plus au temps où les magiciens transformaient, d'un coup de leur baguette, les citrouilles en carrosses; ce serait pourtant bien utile, dans un monde où il y a tant de citrouilles et si peu de carrosses.

Bah! à quoi bon nous plaindre!

Bref, nous ne devons pas faire un grief aux Russes, nouveaux venus dans la carrière, d'avoir cédé trop rapidement à ce penchant, auquel nous-mêmes nous nous laissons aller sans aucune pointe de scepticisme. Dès qu'un abus, un besoin social nous est signalé, nous commençons par multiplier les enquêtes et les contre-enquêtes; chacune de ces étapes est célébrée par une suite de rapports, dont la série aboutit à la création d'un organe nouveau. Une fois cet organe créé, nous ne nous soucions plus du fameux besoin initial; c'est devenu l'affaire d'un pouvoir compétent. Nous sommes un peu comme les bébés qui ont mal aux dents: dès qu'on leur donne un jouet, ils se mettent à rire et ne pensent plus à leur souffrance. Que le sort de cet âge est donc enviable, non pour le mal de dents, mais pour l'oubli de la souffrance.

Mais je m'aperçois que je me suis laissé entraîner hors de mes limites. Je voulais entretenir mes lecteurs des origines du Syndicat des éleveurs de chevaux de pur sang et du Comité Consultatif permanent des courses : me voilà obligé d'abandonner cette intéressante question et de remettre la suite à une prochaine occasion.

BOÏARD.



M. Pierre Gasnier, pilote de l'Eole, qui vient de remporter le Grand Prix d'Eté de l'Aéro-Club de France.

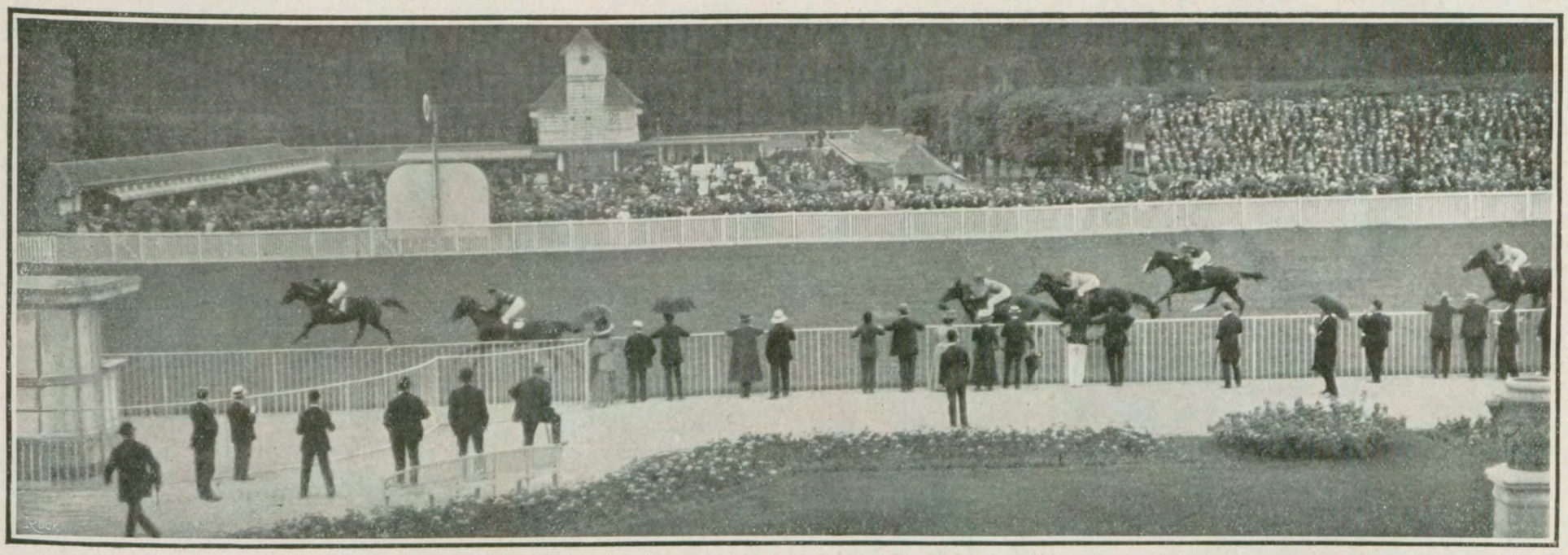
LA TRAVERSÉE DE LONDRES A LA NAGE

Trente-sept concurrents prirent part à la traversée de Londres à la nage, le 27 juin. Ce fut Jarvis qui triompha, en 3 h. 36 m. 24 s., devant Kearly. Le champion australien Beaurepaire avait coulé au bout de 9 kilomètres. Notre représentant, Drigny, a fait une course magnifique, terminant dixième, en 4 h. 19 m.

Febbre, cheval appartenant à Alphonse XIII, vient d'être présenté à l'Exposition hippique de l'Olympia, à Londres.

LES COURSES DE LA SEMAINE

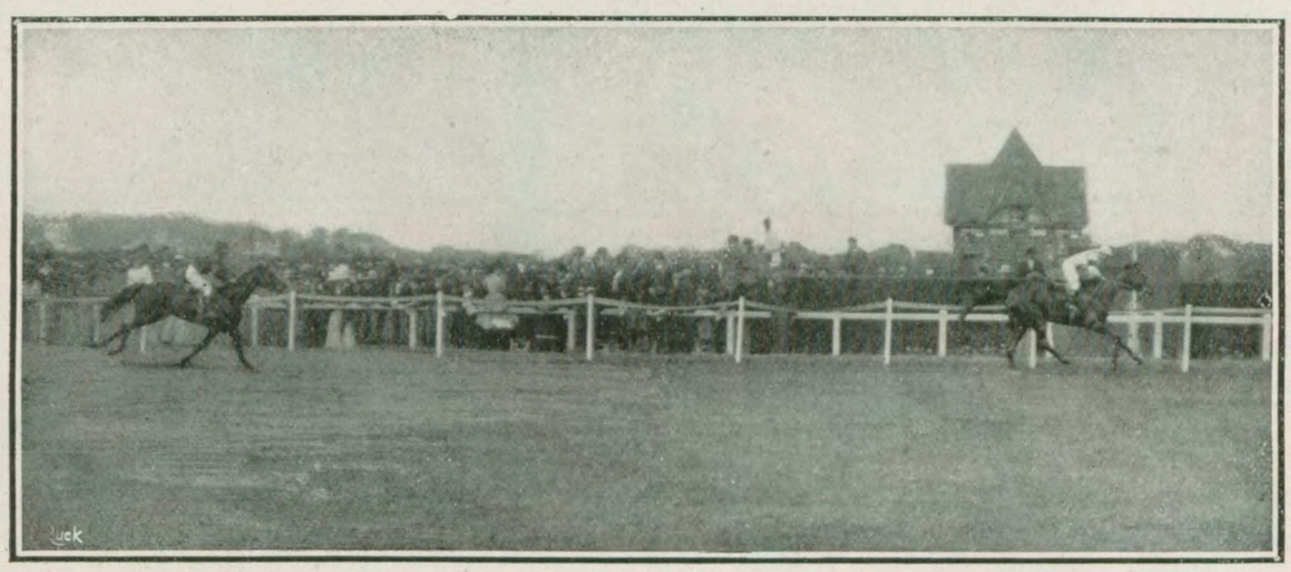
Les représentants de l'écurie Edmond Blanc triomphent dans les épreuves réservées aux deux ans — La réunion du dimanche à Saint-Cloud : Le Prix du Trocadéro



L'arrivée du Prix Presto II, (1.000 mètres, Maisons, le 16 juillet.)

Après le parc aux voitures, Frère Luce et Mistigri restaient en présence. La lutte se dessinait en faveur de Frère Luce, à M. Vieil-Picard, qui l'emportait de deux longueurs.

La saison commence à tirer à sa fin, et les champs se restreignent aussi bien du côté du public que du côté des concurrents. En ce qui concerne ces derniers, tout l'intérêt se porte vers les représentants de la jeune génération, qui offrent le double piment de la nouveauté et de la difficulté : il est, en effet, très ardu de chercher à s'y reconnaître parmi ces premières performances souvent si fragiles. Juqu'ici, l'impression a pourtant été excellente; dame, chaque épreuve fournit un gagnant, qui, s'il remporte une victoire facile, peut être un grand crack, qui, s'il triomphe difficilement, sera probablement un sérieux lutteur. Comme à l'ordinaire, ce sont les pensionnaires de l'écurie Edmond Blanc qui cueillent les premiers lauriers; les débuts de la production d'Ajax sont pleins de promesses : Mehari l'a prouvé avec beaucoup de style dans le Prix des Cuirassiers, Azalée a fait de même, sur une moindre échelle, dans le Prix des Genêts. Cependant, le vétéran Flying Fox ne se laisse pas complètement éclipser : Fils du Vent, un propre frère de Jardy, a remporté le Grand Criterium d'Ostende devant Ghadamès et Percy.



L'arrivée du Prix du Trocadéro. (2.000 mètres, 15.000 francs. Saint-Cloud, le 19 juillet).

Dans la ligne droite, Cayuga, à M. W. K. Vanderbilt, se détachait, pour l'emporter de trois longueurs sur Bosas. Vincent finissait troisième, à deux longueurs et demie.

Cette réunion d'Ostende a pu nuire un peu à celle de Saint-Cloud. La Société du demi-sang nous offrait pourtant, pour son beau dimanche de l'année, un programme très original : trois prix à réclamer, un handicap de 1.600 mètres, une petite épreuve pour deux ans et une course de flyers, le tout comprenant trois parcours en ligne droite. Il n'en faut pas plus pour le succès d'une réunion de province: or Paris, en ce moment, ressemble à la province.

BOÏARD.

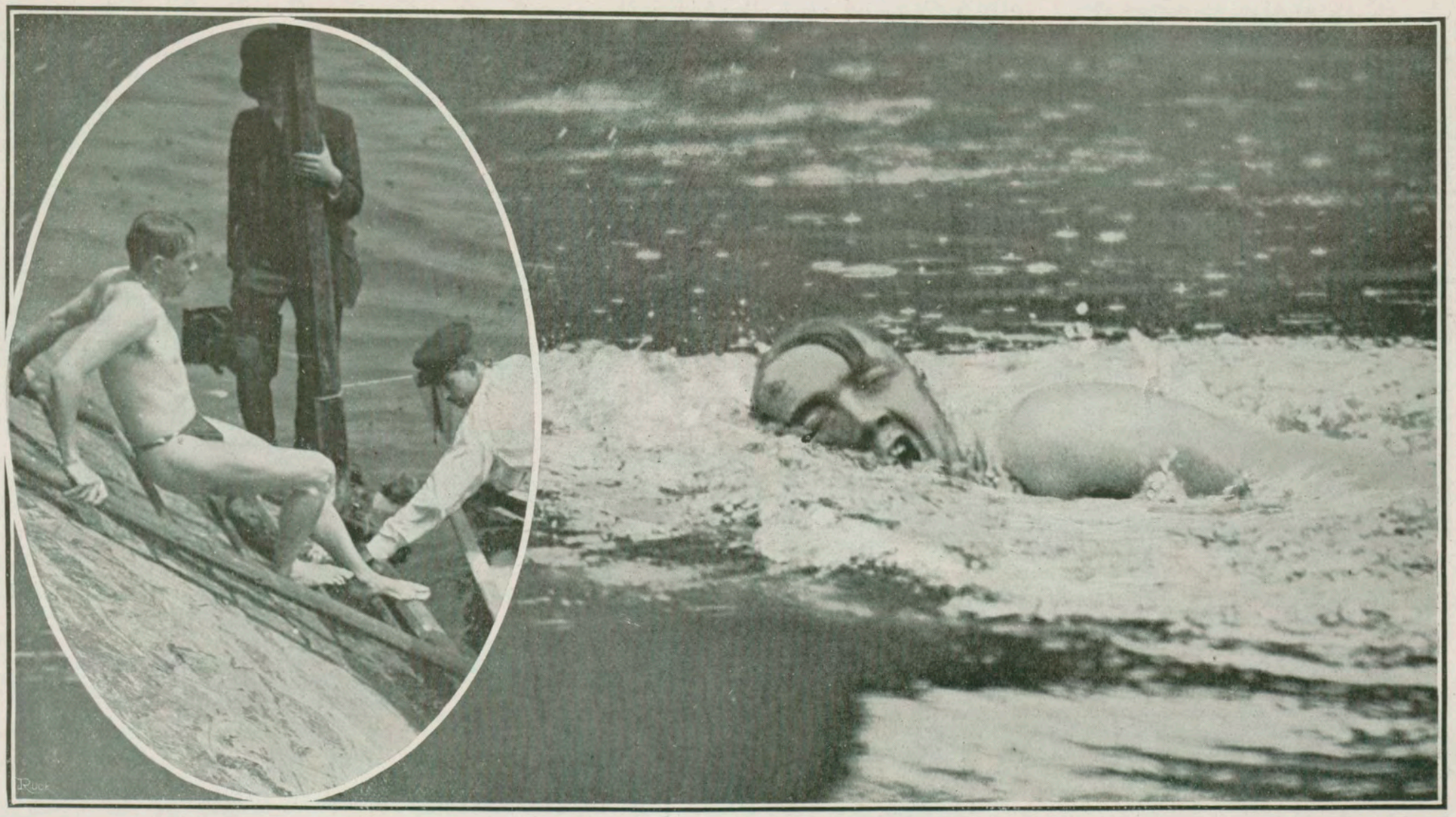
Fils du Vent.

Fils du Vent, par Flying Fox et Airs and Graces, à M. Edmond Blanc (G. Stern), vainqueur du Grand Criterium d'Ostende.

L'arrivée du Grand Criterium. (1.000 mètres, 50.000 francs, Ostende, le 19 juillet.)

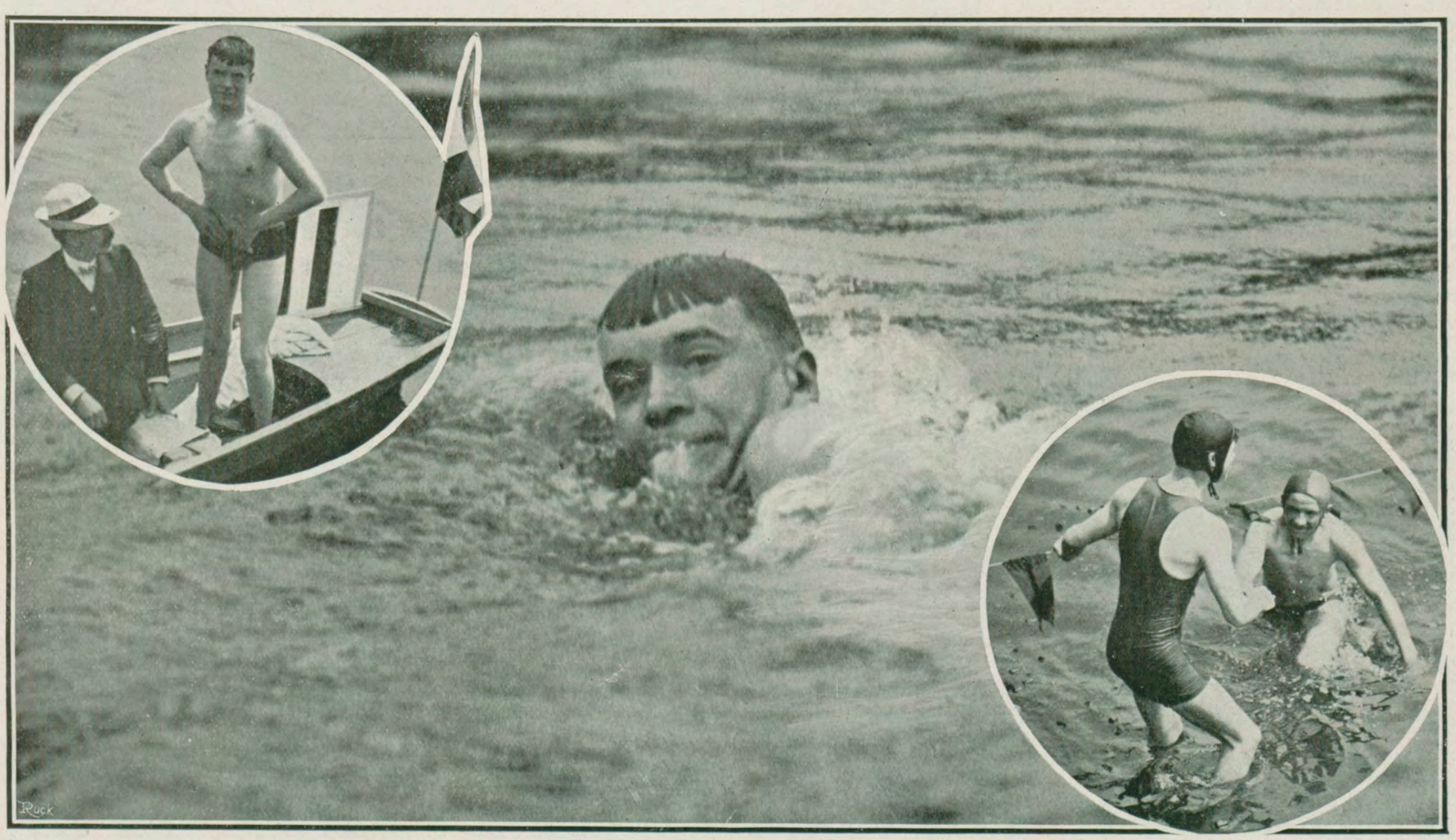
Dès le lever des rubans, Fils du Vent s'est élancé en tête. Sa supériorité était telle qu'à 150 mètres du poteau, il s'arrêtait, croyant sa tâche finie. Stern le sollicitait : il repartait et gagnait de deux longueurs sur Ghadamès.

LA TRAVERSÉE DE PARIS A LA NAGE



Le vainqueur Billington en action.

Billington vient de renouveler son succès de l'année dernière, en gagnant la traversée de Paris à la nage. Il a couvert les 11 kilom. 620 du parcours en 2 h. 30 m. A gauche, Billington à l'arrivée.



Chrétien, le second de Paris à la nage.

Chrétien s'est révélé comme un nageur de grande classe, en terminant à cinq minutes seulement du vainqueur. Il a accompli une performance splendide. En haut, Chrétien atterrit.

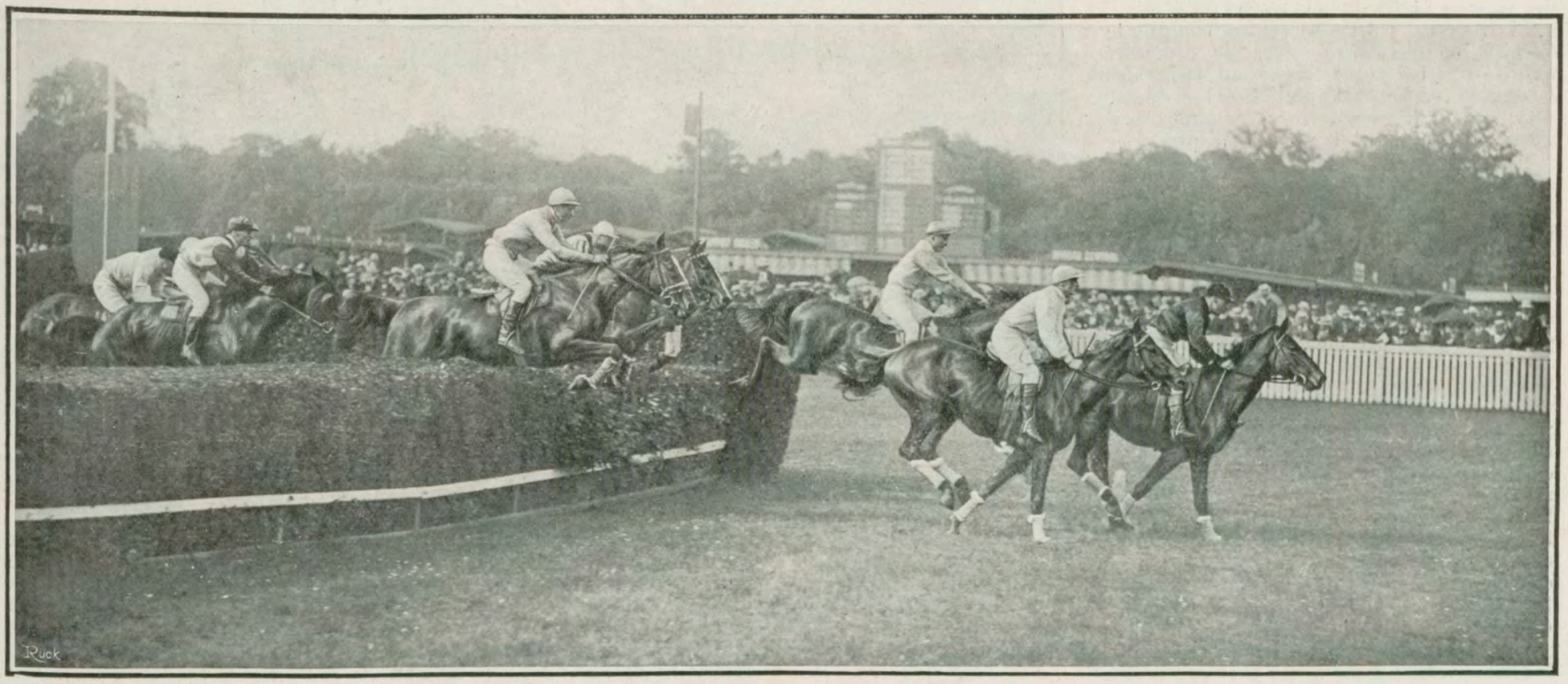
Ponthieux et Hanouet.

Ponthieux s'est classé quatrième, en 2 h. 47 m. et Hanouet cinquième, en 2 h. 48 m. Michel était troisième, en 2 h. 45 m. Quatorze nageurs sur quinze terminèrent le parcours dans les conditions exigées.

LA CRISE DES COURSES D'OBSTACLES

Par RENÉ RIONDET

Cette question très intéressante vient d'être résolue par le Comité consultatif permanent des courses ; il ne semble pas, cependant, avoir dit le dernier mot, car, des deux solutions qu'il a données, l'une exprime le contraire de l'autre

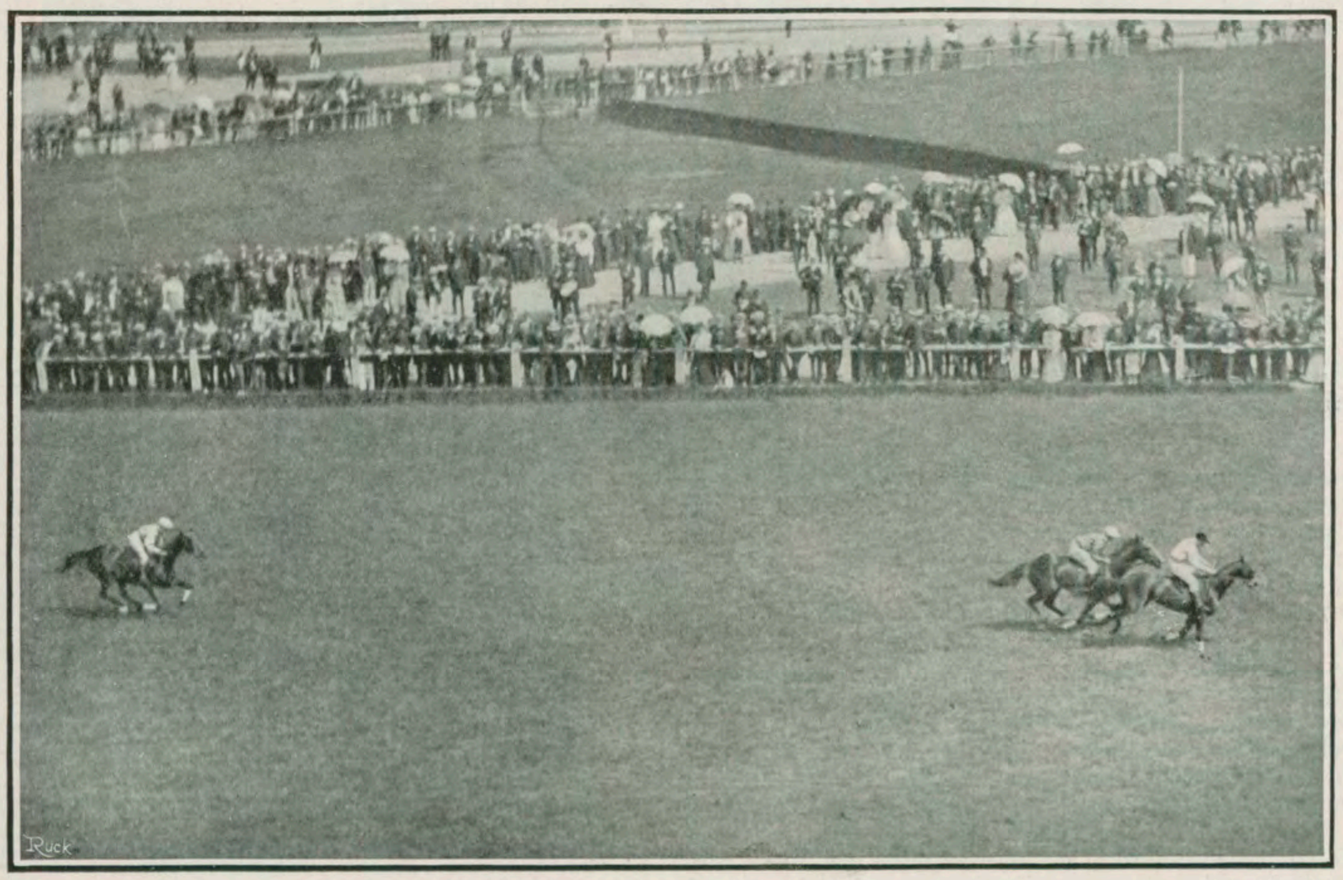


Le Prix du Début.

Lorsque les trois ans débutent sur les obstacles, les champs sont très nombreux. Ce sont les courses dans lesquelles le lot des partants est compact.

Lorsque, le 19 juillet 1906, a paru le décret instituant, au ministère de l'Agriculture, un comité consultatif permanent des courses, je me suis réjoui de cette initiative. Il existe, pensais-je, à Paris et en province, quelques grandes sociétés de courses; il y a, en outre, répandues sur toute l'étendue de la France, de nombreuses petites sociétés; certes, leur bonne volonté, leur expérience et leur compétence sont un garant de leur réussite dans l'œuvre qu'elles ont généreusement entreprise et menée à bien jusqu'ici. Mais je me félicitais de la création d'un organe central qui, chargé de faciliter leur besogne en condensant leurs aspirations particulières, aurait assumé la mission de maintenir entre elles, intégrale et absolue, l'indispensable unité de vues.

Cependant, la réalité des faits semble s'éloigner sensiblement de l'idéal que j'avais conçu. Examinons, notamment, la fameuse question de la crise de courses d'obstacles.



Une course de quatre ans et au-dessus.

Les champs deviennent restreints quand ce sont des courses de quatre ans et au-dessus. Les chevaux sont pour la plupart claqués par le travail intensif qu'on leur demande.

Si, consultant le remarquable *Traité d'élevage et d'entraînement* de MM. Paul Fournier et Duret, nous l'ouvrons au chapitre des courses d'obstacles, nous y trouvons ce passage : « Il y a deux ou trois ans que le Conseil supérieur des haras a émis un vœu qui appelait l'attention du ministre de l'Agriculture sur la disproportion qui existe entre le nombre des courses plates et celui des courses d'obstacles. Le budget de ces dernières est, en effet, disproportionné à leur résultat utile. On distribue, tous les ans, plus de cinq millions aux steeplechasers, alors que les chevaux de plat n'ont guère que sept millions à se partager. On avouera que l'accessoire a empiété, avec exagération, sur le principal. Et il nous est donné de voir que l'hippodrome parisien le mieux achalandé par les turfistes est souvent voué au spectacle peu attrayant d'épreuves courues par un nombre très restreint de chevaux ».

Ainsi, voilà d'abord un vœu du Conseil supérieur des haras tendant à la diminution des allocations accordées aux courses d'obstacles, par rapport à celles accordées aux coruses plates.

L'autre jour, lors de sa dernière session, le Comité consultatif entendit le rapport très précis et très documenté du président de la Société des Steeple-Chases ; ce document signalait comme un danger le fléchissement récent du budget qui dote les épreuves d'obstacles, notamment dans la région parisienne ; le Comité approuva cette manière de voir, en émettant le vœu « que l'importance des petits prix d'obstacles soit majorée et qu'il soit accordé à la Société Sportive d'Encouragement quatre journées supplémentaires pour courses à obstacles ». Nous voilà loin de l'opinion professée par le Conseil supérieur des haras; nous allons cependant nous en rapprocher par une autre voie. En effet, au cours de la même séance, lecture fut donnée d'un rapport qu'on aurait pu croire rédigé uniquement pour réfuter l'étude présentée quelques minutes auparavant par le président de la Société des Steeple-Chases ; après avoir fait remarquer que « les courses plates intéressent plus directement l'élevage que les courses d'obstacles », l'auteur ajoute qu'il vaut mieux « attribuer à des chevaux d'une classe bien supérieure (ce sont, en l'espèce, les chevaux de plat) une partie des sommes considérables qui, dans les courses à obstacles, vont à des chevaux âgés pour la plupart, et moins dignes de tels encouragements ». Il conclut ainsi : « L'anomalie qui consistait à doter le budget des courses à obstacles aussi richement que celui des

courses plates disparaît, et elle doit disparaître davantage encore... » Ce n'est pourtant pas l'avis du Comité, qui vient justement de voter une augmentation du premier de ces budgets. Malgré cela, le Comité approuva pleinement les termes de ce second rapport, dont le but était d'obtenir l'avancement de la date d'ouverture des courses plates dans la région du Midi.

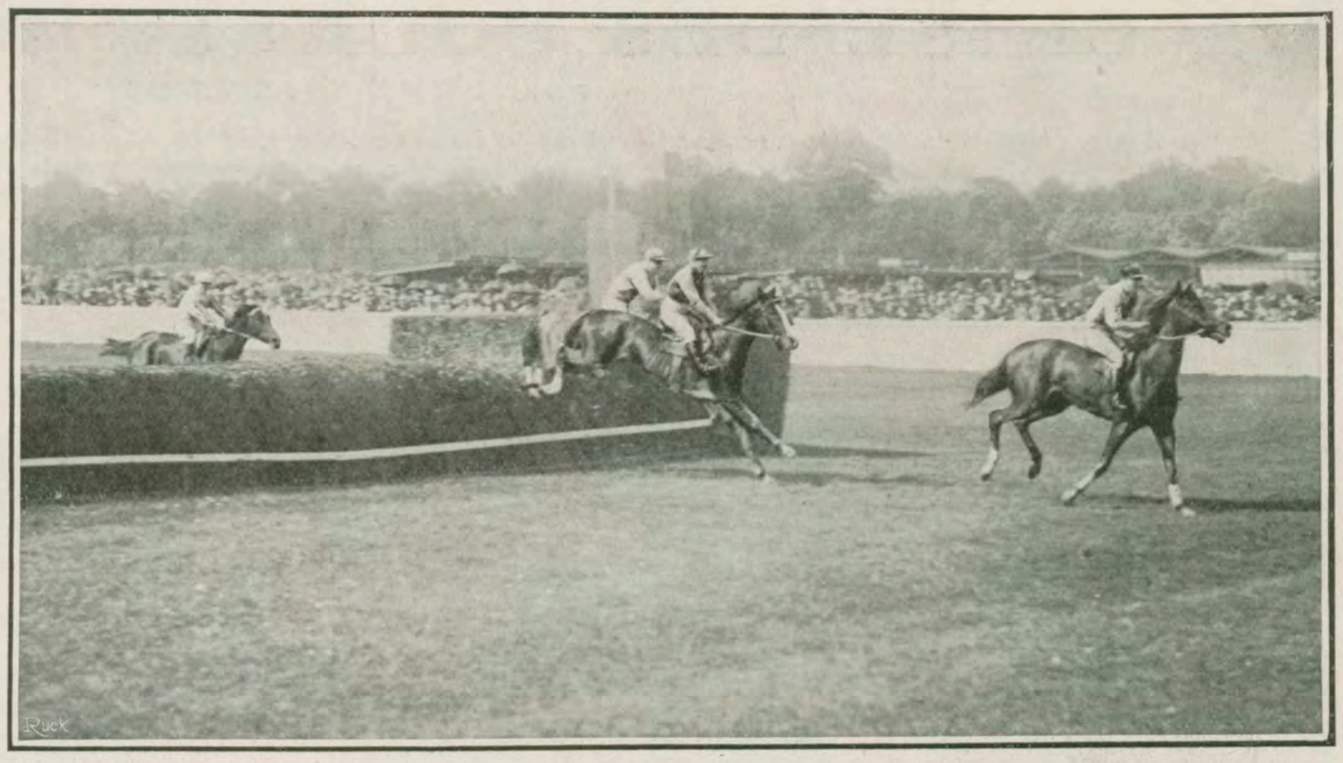
Ainsi qu'on peut s'en rendre compte, le Comité consultatif ne semble professer qu'une opinion assez vague au sujet des domaines respectifs du plat et de l'obstacle. Selon que l'on prend son premier ou son second vote, il dit blanc ou il prononce noir.

Le sujet mériterait pourtant d'être traité sérieusement, car son étude approfondie permettrait de discerner l'orientation qu'il est nécessaire de suivre pour remédier à la situation actuelle. Les courses d'obstacles subissent une crise dont les résultats ont été très nettement exposés dans le rapport présenté par le président de la Société des Steeple-Chases. Tout en reconnaissant l'intérêt et la valeur de ce document, je lui adresserai cependant le léger reproche de n'avoir pas envisagé toutes les causes de la diminution des chevaux d'obstacles; il s'est borné à en faire ressortir une qui a son importance, mais qui ne peut assumer à elle seule toute la responsabilité. En effet, si l'on devait faire remonter uniquement la source du mal à la faiblesse des allocations offertes, la pénurie des concurrents commencerait à se faire sentir lors des courses de débutants : or, au contraire, les épreuves réservées aux trois ans réunissent de nombreux candidats et les vides n'apparaissent que plus tard.

La véritable raison se trouve donc dans la nouvelle orientation de l'exploitation intensive des chevaux de course : à la suite de l'invasion américaine, dont il faut reconnaître les bons effets, mais dont on doit aussi souligner les inconvénients, l'habitude s'est répandue parmi les propriétaires et les entraîneurs, de profiter de la forme des animaux; au lieu de réserver des chevaux en vue d'épreuves déterminées, au lieu de leur accorder quelque repos afin de sauvegarder leur avenir, on a mis en pratique le proverbe : « Un bon tiens vaut mieux que deux tu l'auras ». Ce procédé n'offre pas grand inconvénient pour le vétéran de prix à réclamer dont les tendons menacent ruine; mais on en est arrivé, d'une façon générale, à considérer le cheval de courses comme un capital absorbant, qu'il faut faire valoir le plus vite possible, jusqu'à ce qu'il claque, jusqu'à ce qu'on se débarrasse de cette bouche à nourrir.

Nous avons eu maints exemples de concurrents affrontant la lutte quatre et cinq fois par semaine, deux jours de suite, ou même deux fois au cours d'une même réunion. Cette tendance, qui existe aussi en plat, offre moins d'importance par suite du repos forcé de l'hiver. En obstacles, il en est autrement : le cheval qui a couru en plat depuis le 15 mars débute en obstacles au mois de juin; une fois dans sa nouvelle spécialité, il reste sur la brèche jusqu'au mois de décembre, puis il va à Nice, ensuite à Pau; il revient enfin à Auteuil pour recommencer dès le 15 février. A ce régime ridicule, qu'un esprit sensé se refuserait à accepter comme authentique, on claque les animaux les plus résistants; je n'exagère pas, et il me serait facile de dresser la liste de ces véritables massacres, il me serait facile de montrer que les rares exceptions sont offertes par des chevaux âgés qu'un accident a rendus indisponibles pendant une partie de leur carrière. Je ne prétends pas posséder le remède; serait-il nécessaire de retarder la date du début des animaux d'obstacles ? Conviendrait-il d'interdire aux quatre ans l'accès des épreuves richement dotées ? Devrait-on, enfin, imposer un repos à ces malheureuses bêtes surmenées? Ce sont des questions qu'il serait bon de discuter avant que la ruine ne soit consommée. L'augmentation des allocations ne sera qu'un palliatif illusoire; c'est, en outre, un précédent dangereux : car, où s'arrêtera-t-on, alors que le système actuel arrive déjà à attribuer, au nom de l'amélioration de la race, plus d'un demi-million à un hongre? Il ne faut pas se dissimuler que la situation mérite l'attention des personnes compétentes; elle dénonce, en effet, les premiers symptômes d'une crise générale, que l'on doit, à tout prix, enrayer sans retard.

René Riondet.



Obstacles en été.

Du premier janvier jusqu'à la Saint-Sylvestre, les chevaux sont sur la brèche. Ici, ils courent par un soleil éclatant.

Obstacles en hiver.

Là, les chevaux d'obstacles sont obligés d'affronter les intempéries et de courir dans la neige.

LA RAQUETTE D'OR (1)

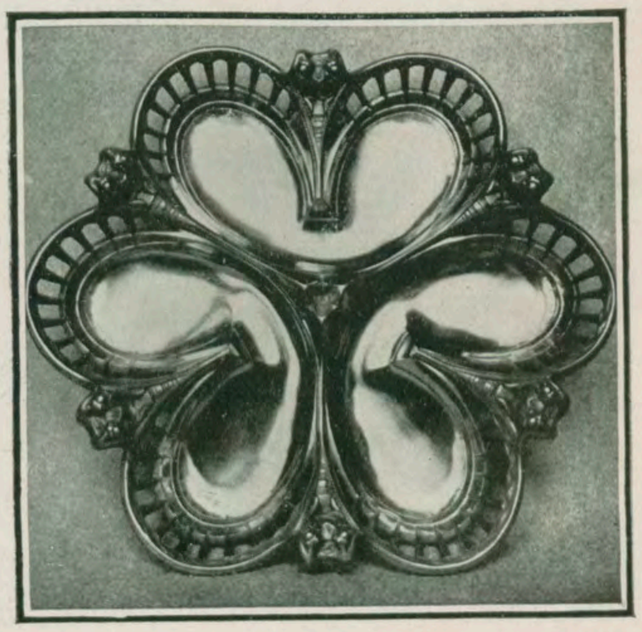
La *Vie au Grand Air* organise une grande épreuve de tennis interclubs, qui sera disputée à Houlgate, le 23 août

A l'époque où tous les sportsmen se donnent rendez-vous sur les plages, qui, pour la plupart, possèdent leur club de tennis, la *Vie au Grand Air* organise le Championnat de la Raquette d'Or, uniquement réservé aux clubs de tennis des plages de France. Elle inaugure un nouveau genre d'épreuve. Jusqu'à ce jour, nous n'avions jamais vu, en France, de challenge interclubs par équipes. C'est un véritable encouragement à donner au beau sport qu'est le tennis, dans lequel nous faisons chaque jour de nouveaux progrès. Nous sommes certains que nombreux seront les clubs qui répondront à notre appel, et que notre challenge comptera parmi les plus brillants de l'année sportive.

C'est au moment où les joueurs anglais viennent de nous prouver, aux Jeux Olympiques, une fois de plus leur éclatante supériorité, que nous devons encourager le tennis, sport dans lequel nous possédons d'excellents joueurs, mais où le manque d'homogénéité est la cause de nos défaites internationales. La *Vie au Grand Air* se devait à elle-même de donner aux sportsmen français l'occasion de s'entraîner et de disputer un challenge de grande valeur. Nous sommes sûrs que notre initiative sera comprise, et que les clubs s'engageront en masse, dans l'espoir de remporter ce glorieux trophée et les prix nombreux qui seront distribués.

L'objet d'art, dont la garde sera confiée au club vainqueur, est une superbe coupe en vermeil cire perdue, d'une valeur de 1.000 francs signée Bugatti et sortant de chez le maître fondeur d'art Hébrard. Nous en donnons ci-contre la reproduction.

Adresser les engagements, accompagnés de 20 francs, montant de l'entrée, à M. Maurice de Blesson, secrétaire du Comité de la Raquette d'or, 90, avenue des Champs-Élysées, Paris.



La Coupe offerte par la *Vie au Grand Air*.

Cette coupe, d'une valeur de 1.000 fr., sera remise à l'équipe gagnante de la Raquette d'Or.

(1) Voir le règlement dans le nº 513.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti. *Le Gérant* : CAMILLE LECESTRE.